

Univerzita Karlova v Praze

Pedagogická fakulta

Katedra výtvarné výchovy

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vlakem... (Cesta vlakem jako tvůrčí východisko výtvarného uvažování)

By train ... (Train journey as a creative starting point of visual reasoning)

Karolína Šrámková

Vedoucí práce: akad. mal., Mgr. Martin Velíšek, Ph.D.

Studijní program: Specializace v pedagogice

Studijní obor: B PG-VV

Duben 2015

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci s názvem Vlakem... (Cesta vlakem jako tvůrčí východisko výtvarného uvažování) vypracovala samostatně pod vedením vedoucího práce akad. mal. Mgr. Martina Velíška, Ph.D. za použití v práci uvedených pramenů a literatury. Dále prohlašuji, že tato práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Praha, duben 2015

.....

podpis

Poděkování

Děkuji vedoucímu své práce ak. mal. Mgr. Martinovi Velíškovi, Ph. D. za nadstandardní a velice vřelý přístup a péči o úroveň mé práce. Za pomoc a podporu děkuji také své rodině a nejbližším přátelům.

Anotace

Práce se zabývá formulací myšlenkových východisek pojících se k výtvarnému uvažování o železnici. Pojímá vlak jako ojedinělý podnět, jehož principy se současně objevují i v životě člověka. Navíc reflektuje méně známá díla výtvarného umění a propojuje je s literaturou a filmem. Jedná se o subjektivní uchopení vlaku a jeho emočního potenciálu, konfrontaci s dějinami výtvarné kultury, transformaci dílčích závěrů do autorských poznámek a skic.

V praktické části představuje sérii obrazů s vlakovou tematikou, dále pak deníkovou formou zachycené cesty prostřednictvím kreseb a koláží. V neposlední řadě otevírá reflexe teoretických a praktických závěrů do návrhu didaktických úloh.

Klíčová slova: vlak, cestování, čas, hranice, předěl, bariéra, osobní zóna, spojení, odloučení

Annotation

The work deals with the formulation of intellectual bases bond to creative thinking about rail. It depicts the train as a unique stimulus whose principles are simultaneously occurring in the life of man. Furthermore reflects the lesser known works of art and connects them with literature and film. This is a subjective point of view on train and its emotional potential, confrontation with the history of visual culture, transforming the partial conclusions of peculiar notes and sketches.

The practical part presents a series of paintings with a train theme, and then the form of a diary captured a journey through drawings and collages. Finally, it opens the reflection of theoretical and practical conclusions in the concept of educational tasks.

Keywords: train, travel, time, borders, milestone, barrier, personal zone, connection, separation

Obsah

Úvod; Cesty myšlením.....	6
1. Samota	9
2. Vlak na cestě životem člověka.....	15
2.1. Dětství	15
2.2. Dospělost.....	19
2.2.1. Sexualita, pudovost a snění.....	20
2.2.2. Vykolejení, havárie.....	25
2.3. Stáří	27
2.4. Smrt.....	30
3. Tunel jako přechodové místo	33
4. Nádraží	36
4.1. Inspirující nádraží Saint – Lazare, Paříž.....	39
5. Páteční spoj	43
6. Nekonečná plynutí.....	47
7. Praktická část.....	50
8. Didaktická část.....	60
Závěr.....	73
Seznam obrazových příloh	75
Seznam použitých informačních zdrojů.....	76

ÚVOD

Cesty myšlením

Vkládáme své naděje do cest. Naděje na lepší zítřky a nové myšlenky, které nás promění. Věříme ve změny a cesty jako nositelky pravdy.

Nastupuji do vlaku; sama. Nastává důležitý moment nalézt dokonalé a bezpečné hnízdo, které bude zdrojem transformace dnešního dne. Jedu domů. Rozhlédnu se po vagonu, který se s padající tmou plní lidmi, kteří také jedou- domů. Je většinou pátek a únava by se dala krájet, přesto však nacházím ve výrazu některých cestujících mně známé natěšení. Přeci jen je tu někdo, pro koho také nastává důležitý životní čas.

Jedu sama. Je to stejné jako v životě, občas si k nám někdo přisedne, prohodíme pár slov, usměji se, popřípadě si oddychnu ve chvíli, kdy se rozloučí. Přesto však cestuji sama, sama se sebou a svými myšlenkami, svou identitou a časem, který patří jenom mně. Vnímám mnohost, proudění, přesouvání a oddalování přetahující se s blížícím. Dva domovy, tak rozdílné a tak jasně se vymezující a přesto tak důležité ve své polaritě.

Právě ten pohyb, přesouvání a proměnlivost míst v čase znamená život. Proto je cesta tak důležitou. Svou rychlostí vlak vytváří proud připomínající životní příběh, který se podle výpovědí odehraje ve své zkrácené podobě za očními víčky umírajícího člověka. Rychlost vlaku nám poskytuje možnost myšlenkových návratů či výletů v čase.

„Cesty jsou porodními bábami myšlenek.¹

Alain de Botton, švýcarský spisovatel a filozof žijící ve Velké Británii ve své knize: Umění cestovat píše: *„Cesty jsou porodními bábami myšlenek. Málokteré místo napomáhá vnitřním rozhovorům, lépe než letadlo, loď či vlak v pohybu. Existuje jakýsi prazvláštní vztah mezi tím, co máme před očima, a myšlenkami, které se nám daří formulovat v hlavě: velké myšlenky někdy vyžadují velký výhled, nové nápady, nová místa. Introspektivní úvahy, které mají tendenci se zadržovat, se znovu rozproudí při pohledu na po krajinu plynoucí za oknem. (...) Jako pomůcka myšlení je vlak ze všech dopravních prostředků asi nejlepší. Pohledu z okna tu nehrozí jednotvárnost, která postihuje lodi či letadla, výhled se mění dost rychle na to, aby nás neomrzela, ale dostatečně pomalu na to, abychom dokázali rozeznat*

¹ DE BOTTON, Alain. Umění cestovat; Kniha Zlín: Zlín, 2010; (s. 56)

jednotlivé předměty. Nabízí nám letmé pohledy do soukromých domén – ukáže nám ženu přesně v okamžiku, kdy z poličky doma v kuchyni zvedá šálek, pak nás přenese na zahrádku, kde zahlédneme spícího muže, a odtud do parku, kde dítě chytá míč, který mu hodil někdo, koho nevidíme.²“

Pohybující vlak je hnací silou, průvodcem na cestě myslí. Když mysl narazí na něco obtížného, tok myšlenek se znovu rozproudí pohledem z okna rozjetého vlaku. Během hodin vlakové meditace získávám pocit, že jsem se opět navrátila sama k sobě, zaobírám se myšlenkami, na kterých mi záleží. Přemýšlím nad domovem, oproti vlaku je stabilní, neměnný, tichý a nedovoluje mi odpoutat se od osoby, dítěte, kterým stále uvnitř a hluboko jsem. O to důležitější je proces cesty, kdy hledám sama sebe a vůči domovu se vymezuji. Dospívám během cest.

Od nepaměti se říká „pohnout se z místa“ ve chvíli, kdy dojde k uvědomění a člověk udělá určitá rozhodnutí směrem vpřed. Místo, změna směru, pohyb, cesta, proměna, poznání.

Na cestách plynou slova i myšlenky jinak, bezprostředněji, volněji, svobodněji. Dokážou na sebe lépe navazovat a přelévat se jedna přes druhou. Tento volný proud svých myšlenek dokázal nejsvobodněji zaznamenat Jack Kerouac ve své knize Na cestě. Rozhodujícím impulzem k sepsání jeho knihy byly dopisy od živelného Neala Cassadyho, jež ho okouzly natolik, že se rozhodl pro maximálně syrovou, realistickou, nepřikrášlenou výpověď svých zážitků z cest, napříč celými Spojenými státy, jež sepsal během tří měsíců roku 1951. Psal na stroji a stejně jako se myšlenky vzájemně provazují a nemají jasná ohraničení i on svá slova nečlenil do odstavců, ale psal soustavný text od začátku do konce. Říká se, že popsal několik svitků, které po slepení vytvořily dvacetimetrový pás. Navíc dodával dílu syrovost a bezprostřednost fakt, že kromě neděláním odstavců neopravoval chyby a používal hodně zkratek, nic ho tak nezdržovalo a nebrzdilo a text tak získal spád a živost.

„Člověk vždycky doufá, že na konci cesty najde nějaký kouzlo.³“ Je vůbec možné určit cíl? Co je tím kouzlem, které má být na konci cesty? A je to opravdu to nejpodstatnější

² DE BOTTON, Alain. Umění cestovat; Zlín: Kniha Zlín, 2010; (s. 56-57)

³ KEROUAC, Jack. Na cestě. První vydání. Praha: Argo, 2009. 388 stran

na procesu cestování, myšlení nebo tvorby? Vnímám totiž určitým úhlem pohledu v těchto slovech vzájemnou analogii.

Není snad umělec cestovatelem, zároveň básníkem, literátem svých myšlenek a jedincem, který je vnímá, tedy myslí? Během tvůrčího procesu člověka jsme konfrontováni s cílem, anebo nám jde o zachycení aktu tvorby tedy procesu. Obojí musí být zákonitě zastavením se v čase. Až nová média přináší možnost zachycení časového pásma a možnost jeho vyvolání či znovu přehrání, i to je však návrat a pouhá repetice. Chci tím říct, že na cestách považuji za nejpřínosnější právě ten meziprostor běžného života, jako vakuum, v němž existuje pouze „ted' a tady“, neboť dalším mrknutím oka se nacházím již o kus dál. I v tvorbě nacházím tuto paralelu. Mnohdy přichází něco, co vnímám jako skutečný pocit přítomnosti a nejde mi o výsledek či cíl mé cesty - mého díla. Důležitý je proces a jeho uvědomění.

S tímto názorem se ztotožňují akční umělci druhé poloviny dvacátého století, přijímající veřejný prostor jako scénu, na které se odehrává umělecká činnost a to vytvořenou situací, akcí či happeningem. Podobně podstatné úvahy o časoprostoru a zachycení určité přítomnosti zpracovávají abstraktní expresionisté, malíři Newyorské školy, mezi nimiž byl nejvýznamnějším průkopníkem Jackson Pollock se svou drip painting. V Evropě to byl pak například Georges Mathieu. U obou vnímáme potlačení racionální úvahy ve jménu procesu, důraz na pohyb ve fyzickém slova smyslu a na vlastní proces tvorby. Cíl je důsledkem spontánní akce a svobodného pohybu (před či nad malířským plátnem).

Je na každém z nás, cestovateli svou uměleckou kariérou, vlakem nebo obecně celým svým životem, zda pro nás bude důležitější cíl, kterého nemusíme nikdy dosáhnout, jenž nám však může dát hlavní styčný bod směřování našich cest a dodat motivaci, nebo zda se pro nás stane hledání a cestování motivem samotným. Na hledání je krásné to, že nikdy nekončí, je nesmrtelné a navíc při něm může člověk najít i to, co nehledá.

1. Samota

Cesty rozvíjí sebepoznání a přináší zrod nových myšlenek, s nimiž nás učí být o samotě. Odpoutání se od míst známých s sebou přináší lokality nové, ve kterých se člověk vždy cítí trochu osaměle. Může to být osamělost mírná, příjemná, nebo naopak svíravá, kdy jsme cizincem v prostředí družnosti a smíchu, do něhož jsme zasazeni, a které nám nenáleží.

Osamělost na cestách se stala zdrojem inspirace pro amerického malíře přelomu 19. a 20. století, Edwarda Hoppera. Jeho malby zachycují skličující ponuré scény a osamělost postav na cizí půdě. *„Dávají divákům možnost spatřit v nich odraz vlastního smutku, a cítit se tak méně zasaženi a postiženi. Možná právě smutné knihy nás ve smutku nejlépe utěší, a když nemáme nikoho milovaného a blízkého, měli bychom zamířit k opuštěným čerpacím stanicím.“*⁴

Edward Hopper ve svých čtyřiašedesáti letech odcestoval do Francie, tím pro něho začalo důležité období cest a poznávání. V Paříži si zamiloval poezii Charlese Baudelaira, která ho provázela po zbytek života. S Baudelairem sdílel zájem o samotu, městský život, modernismus, ale především hledání útěchy v temnotách noci a na místech spojených s cestováním.

I Baudelaire snil již od dětství o tom, že z Francie odjede někam pryč, daleko od domova. Jako malý si do svého deníčku poznamenal, že trpí strašlivou nemocí zvanou hrůza z domova a také pocitem osamění, už od nejranějšího dětství. *„Ač jsem v rodině – a zejména mezi spolužáky –, mám pocit, že jsem odsouzen k životu ve věčném osamění.“*

Snil o dalekých krajích a plánoval dokonce cestu do Indie, ta však byla přerušena poruchou lodi a tak se nejprve dostal na ostrov Mauricius. Ostrov se zdál být tím, po čem Baudelaire celý dosavadní život toužil, nedokázal se však zbavit pocitu letargie a smutku a dostal strach, že v Indii to nebude o nic lepší, a tak se vrátil zpět do Francie. Tímto zážitkem si k cestování vytvořil ambivalentní vztah.

Ve své básni Cesta podává líčení cestovatelů vracejících se z dalekých cest dosti sarkasticky:

⁴ DE BOTTON, Alain. Umění cestovat; Zlín: Kniha Zlín, 2010; (s. 50)

„My cestou viděli jsme

Bezpočet hvězd a vln, i zrádných úskalí,

A přes spoušť krutých ran, jež nepředvídali jsme,

Najednou jako zde jsme nudou zivali.⁵“

Přesto ho však touha po cestování neopouštěla. Krátce po návratu z ostrova Mauricius začal snít o tom, že pojede někam jinam a zapsal si: *„Tento život je nemocnicí, v níž každý nemocný touží změnit lůžko. Jeden by chtěl trpět u kamen, jiný pak věří, že by se uzdravil leže u okna. Zdá se mi, že by se mi vždy dobře dařilo tam, kde nejsem, a o této otázce stěhování diskutuji stále se svou duší.⁶“*

Člověk a společnost se stále pohybují mezi extrémními polohami zakořeněnosti – touhy po domově a začlenění se do společenství – a nezávislosti – vedené pudem bloudění a touhy po jinde, po poznávání nového. Michel Maffesoli, francouzský sociolog, chápe lidské bytí jako bloudění. Pracuje s dialektikou pohybu mezi zakořeněností v domově, známém prostředí či v obci a nezávislostí. Domov vyjadřuje jistotu lidského života, je místem, které zásadním způsobem člověka formuje. Nicméně přes nespornou přitažlivost domova je v člověku bytostně přítomna neutuchající touha po jiném – po změně, úniku z pravidelnosti a uzavřenosti přítomné s každodenností domova. Touha po jinde, projevující se v bloudění, toulkách, dovolených, rekreacích či podobných jevech se v současném světě opět stává stěžejní součástí života lidí i celých společností. Maffesoli překonává dialektiku zakořeněnosti a nezávislosti svým pojetím principu dynamické zakořeněnosti. Příkladem je podle autora postava proroka sice žijícího ve společenství, v obci, ale zároveň neustále zpochybňujícího toto společenství a připomínajícího jeho nestálost. Pro proroka stejně jako pro kohokoliv jiného je nenahraditelný nejen domov, rodný dům, obec, kraj, mateřský jazyk, ale i místa mimo ně, vně a jiné, odlišné jazyky. Cestování přitom hraje nesmírně podstatnou roli, neboť *„putování je citlivé zejména k tomu, co se přímo předkládá, co nastává...“* Cestování

⁵ BAUDELAIRE, Charles. Květy zla; Cesta. Praha: Mladá fronta, 1997.

⁶ BAUDELAIRE, Charles. Malé básně v próze; Kdekoliv mimo svět. První vydání. Praha: BB art, 2002. 158 stran

představuje vhodnou příležitost k vytváření a naplňování výzev. Prolamuje se v něm horizont známého do neznáma plného otázek.⁷

Baudelairovi se zdál okolní svět příliš nepřátelský a cestování, ať už realizované nebo pouze v myšlenkách bylo pro něho vysvobozením. Přesto však nedokázal spočinout spokojen na žádném místě tohoto světa. Na cíli cesty nezáleží, podstatná je touha po tom dostat se pryč, odjet. „Kamkoli! Kamkoli! Jen když to bude mimo tento svět!⁸“

T. S. Eliot ve své studii o Baudelairovi napsal, že byl prvním umělcem devatenáctého století, který vyjádřil krásu moderního cestování a cestovních prostředků. „*Baudelaire (...) vymyslel nový druh romantické nostalgie,*“ píše Eliot, „*poésie de départs, poésie des salles d'attente*“ (poezii odjezdů, poezii čekáren). Člověk by k tomu mohl dodat snad ještě *poésie des station - service* (poezii čerpacích stanic) a *poésie des aéroports* (poezii letišť).⁹

Nyní se však vrátím k Edwardu Hopperovi, který poezii Charlese Baudelaira nejen četl a recitoval, ale hluboce s ní souzněl, rozuměl jí a ztotožňoval se s jejími obsahy. Po čase stráveném ve Francii podnikl několik cest napříč Spojenými státy. Cestoval sám autem. Každoročně trávil několik měsíců na cestách, přitom kreslil, črtal a maloval v motelových pokojích, na zadních sedadlech aut, v plenéru i jídelnách. Zamiloval si poetiku opuštěných míst, přespával v motelech na periferii, kde do tmy slabounce problikávaly neonové nápisy. V pokojích s velkými okny a výhledem na parkoviště mlčky trávil osamělé noci. „*A právě na těchto místech, kterých si málokdo všiml a kterým se mnozí posmívali, nacházel Hopper poezii: poésie des motels, poésie des petits restaurants au bord d'une route. Jeho obrazy (a jejich názvy) svědčí o tom, že jeho trvalému zájmu se těšilo pět různých míst spojených s cestováním.*“¹⁰

1. HOTELY

Hotel room (Hotelový pokoj), 1931

Hotel lobby (Hotelová hala), 1943

Rooms for tourists (Pokoje pro turisty), 1945

⁷ ŠÍPEK, Jiří, KACETL, Jaroslav a Jiří ŠTYRSKÝ. Vybrané psychologicko-sociologické souvislosti cestování. *Czech Journal of Tourism*, 2012, roč. 1, č. 1, s. 18-29.

⁸ BAUDELAIRE, Charles. Malé básně v próze; Kdekoliv mimo svět. První vydání. Praha: BB art, 2002. 158 stran

⁹ DE BOTTON, Alain. Umění cestovat; Zlín: Kniha Zlín, 2010. (s. 37)

¹⁰ DE BOTTON, Alain. Umění cestovat; Zlín: Kniha Zlín, 2010; (s. 50)

Hotel by railroad (Hotel u železnice), 1952

Hotel window (Hotelové okno), 1956



Obr. č. 1.: Edward Hopper, Hotel by railroad (Hotel u železnice), 1952

2. SILNICE A ČERPACÍ STANICE

Road in Maine (Silnice v Maine), 1914

Gas (Benzin), 1940

Route 6, Eastham (Trasa 6, Eastham), 1941

Solitude (Samota), 1944

Fourlaneroad (Čtyřproudá silnice), 1956

3. VÝHLEDY Z OKNA VLAKU, KRAJINA KOLEM ŽELEZNICE

House by the railroad (Dům u železnice), 1925

Railroad crossing (Železniční přejezd), 1926

New York, New Heaven and Hartford (New York, New Heaven a Hartford), 1931

Railroad Embankment (Železniční násep), 1932

Towards Boston (Cestou do Bostonu), 1936

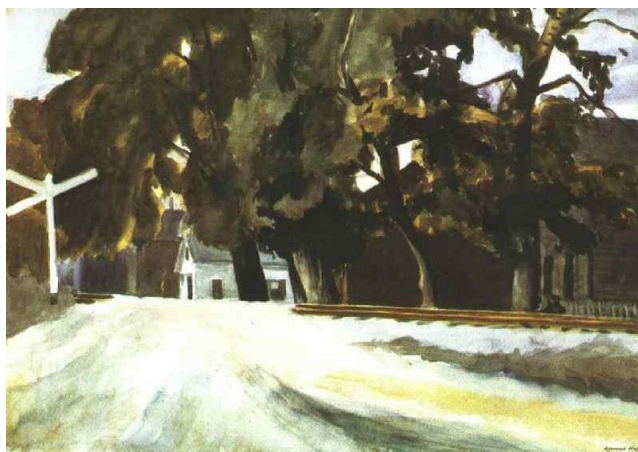
Approaching a city (Blížíme se k městu), 1946

Road and trees (Cesta se stromy), 1962

4. JÍDELNY A AUTOMATY

Automat, 1927

Sunshine in a cafeteria (Slunce v jídelně), 1958



Obr. č. 2.: Edward Hopper, Railroad crossing (Železniční přejezd), 1926

5. INTERIÉRY VLAKŮ

Night on the El train (Noc ve vlaku nadzemní dráhy), 1920

Locomotive (Lokomotiva), 1925

Compartment C, Car 293 (Kupé C, vůz 293), 1938

Dawn in Pennsylvania (Svítání v Pensylvánii), 1942

Chair car (Salonní vůz), 1965



Obr. č. 3.: Edward Hopper, Compartment C, Car 293 (Kupé C, vůz 293), 1938

Postavy Hopperových obrazů působí dojmem, že se nacházejí daleko od domova, většina z nich je o samotě, dívá se do dále, popíjí kávu v nočním nonstop baru, čte dopis na okraji postele v hotovém pokoji, hledí ven z okna jedoucího vlaku. I na obrazech, v nichž se

objevuje více postav najednou, vyzařuje z postav jednotlivost, v prostoru a čase se sice setkávají, jejich myšlenky jsou však daleko vzdáleny místu, na němž se na obraze nacházejí. Jejich tváře vyzařují zranitelnost, snad právě někoho opustily nebo byly opuštěny; hledají práci či společnost na místech dočasných, kterými pouze procházejí. Často bývá přítmí či noc a venku za oknem tma a hrozba otevřené krajiny nebo cizího města.

Hopperovy postavy často vybízí k tomu, abychom s nimi soucítili a ptali se po důvodech jejich osamocení. Divák se s postavami automaticky ztotožňuje a až příliš podezřele mu připomínají jeho samotného.

„Postavy Hopperových obrazů nejsou odpůrci domova samotného, jde tu pouze o to, že je domov zřejmě nějakým nedefinovaným způsobem zradil a donutil je vydat se ven do tmy či na dalekou cestu. Celonoční automat, nádražní čekárna a motel jsou útočištěm pro ty, jimž se z nějakých vznešených důvodů nepodařilo najít domov v obyčejném světě, svatyněmi těch, které by Baudelaire mohl poctit čestným titulem „básníci“.“¹¹

¹¹ DE BOTTON, Alain. Umění cestovat; Zlín: Kniha Zlín, 2010; (s. 54)

2. Vlak na cestě životem člověka

Čím to, že je nám železnice tak blízká? A jak se stalo, že se od poloviny minulého století začala pole lidského života tak hustě rozestírat kolem železniční tratě? Podkladem pro tyto otázky je intenzita, se kterou se železnice začala promítat do literatury a umění.

Důvodů je jistě mnoho, snad je to však především proto, že se v životě a na železnici do jisté míry opakuje totéž. Náš život je plný změn, pohybu, dynamiky a touhy po vzepětí. Zároveň jsme však většinou nuceni řídit se pravidly, která určují ony zajeté koleje konvencí a vynucovaných pravidel. Následky snahy se z kolejí vymanit bývají fatální a dalekosáhlé.

Zdeněk Mathauser¹² ve své stati Vlak – úděl a vlak – hra připodobňuje koleje nejen ke konvencím a zábranám, ale také k pravidlům hry, té hry, jež hrajeme- žijeme. Zmiňuje dvojí aspekt. Zaprvé u železnice vládne odjakživa a trvale krizový nedostatek kolejí ve vztahu k počtu vlaků. Tím vzniká předpoklad pro opakování vynalézavých her na jejich překládání, křížování a předjíždění, i když to de facto není možné. S tím souvisí druhý aspekt a to ten, že na rozdíl od automobilů, letadel či lodí se z koleje nelze uhnout nebo zajet na okraj a umožnit tak průjezd jinému vlaku. Tím vzniká jistá absolutnost a nevyhnutelnost. Navíc provoz na trati se pozastavuje jen minimálně, hra běží a neutuchá. Celou tuto „železniční hru“ připodobňuje Mathauser ke hře na život a na smrt a zároveň šachové partii odehrávající se neustále mezi kolejemi s figurami barvy jedné a vlaky hrajícími s barvou opačnou. V neustálých šachových partiích se rozehrávají vztahy mezi jízdními řádý a realitou okamžité situace.¹³

2.1. Dětství

Děti jsou vlaky bezmezně fascinovány, přitahují jejich pozornost, vábí je a lákají. Mnohé z dětí začíná ve chvíli zjevení se vlaku počítat vagóny či mávat.

Co se týče počítání (vagónů), dětství je obdobím hojnosti života člověka. Čím více tím lépe. Kdo ví, zda není dětství právě tou jedinou fází, kdy si hojnost dokážeme užít

¹² Z. Mathauser (1920- 2007) byl významný český estetik a literární vědec. Jeho vztah k železnici byl ovlivněn několika roky, kdy byl během druhé světové války totálně nasazen u státních drah; nejprve jako dělník a telegrafista, později jako výpravčí.

¹³ MATHAUSER, Zdeněk. Vlak – úděl a vlak – hra. Osudový vlak. První vydání. Praha: Nakladatelství Ing. Václav Svoboda – NN (III.), 1995. ISBN 80-900962-0-4.

a vychutnat, nestydíme se za ni a neodříkáme si ji z loajality k druhým. S věkem ubíráme a přejeme si méně; méně vrásek a méně svíček na narozeninovém dortu. Oproti tomu dítě chce všeho co nejvíc, chce být starší, než ve skutečnosti je, chce více vánočních dárků a chce se dopočítat co největšího množství vagónů.

V dětských fantaziích je lokomotiva živoucím tvorem plným síly, drak, had atd. Vlak vyvolává nejen v dětech představy, pohádkové až mytické obrazy se synonymy rychlosti a síly. Přivádí na mysl v literárních dílech užívané obraty jako například „okřídlený kůň“, ale i přízraky z pohádek „divomocný velikán“, „kolos chvátící dopředu“ (Pfleger Moravský), „obluda“, „drak jiskrný“, „drak spoutaný“ (Vinařický), tj. člověkem ovládaný, „báječný hadovitý netvor“ (S. Čech), „ohnivý pes“, „soptící parostroj“ (Světlá), jeho zjevení provází vždy „hřmot“, „divá vřava“ a rachot „hřmících kol“.

Děti jsou při jízdě vlakem konfrontováni s nemožností rozhodovat o svém pohybu, učí se pravidla hry. Během čekání na nádraží se dotazují, kdy už vlak pojede, při cestě jsou nedočkaví cíle. Vidina cesty vlakem je velkým dobrodružstvím.

Průvodčí je nedotknutelnou autoritou a akt kontroly jízdenek je pro ně obřadným rituálem. Právě schopnost řídit vlak, tak obrovský a mocný zdroj síly, který dokážeme zkrotit a využít ve svůj prospěch, je impulzem pro oblíbené hry s vláčky. Dítě je ve hře důležitým činitelem a rozhoduje o vlakových provozech a přednostech vlaků na kolejích. Může pískat, nosit nádražní čepici, řídit si tak svůj svět a určovat mu jasná, ale svá vlastní pravidla.

Pro mnoho zaměstnanců dráhy je jejich profese uskutečněním představy o schopnosti řídit a uvádět věci do pohybu. V rámci svého zaměstnání žijí svou dětskou hru a odžívají scénáře, jež je v dětství naplňovaly. Zdeněk Mathauser o nich píše jako o hráčích, kteří si splnili svůj dětský sen. Všechna dílčí řešení o křížení vlaků, obchodních záležitostí a praktických možností ve světě vlakové dopravy vytváří předpoklad jak pro hry běžné a rutinní, tak i pro závažné až osudové; o život sám; respektive o životy lidí, kteří se po dobu své cesty dráze svěřili i existenci železničářů samotných.¹⁴

Pocity dětí z prostředí vlaků lze stopovat v mnoha literárních dílech i ve výtvarném umění. Cestování vlakem je spjato i s mnoha dětskými postavami, jednou z nich je

¹⁴ MATHAUSER, Zdeněk. Vlak – úděl a vlak – hra. Osudový vlak. První vydání. Praha: Nakladatelství Ing. Václav Svoboda – NN (III.), 1995. ISBN 80-900962-0-4.

například známá hrdinka; dětská favoritka Alenka (Lewis Carroll); jež ve druhém díle: *Za zrcadlem a s čím se tam Alenka setkala*, cestuje vlakem, ten ji pomáhá k dosažení jednoho šachového políčka v partii, kterou hraje proti černé královně. Potkává se zde modelově moment šachů ve spojení s železnicí, o kterém hovořil Zdeněk Mathauser ve své stati *Vlak- úděl a vlak*. Ve vlaku s ní cestují podivná zvířata a hmyz.

K příběhu Alenky v kraji divů a následujícím dílům nepochybně patří ilustrace Sira Johna Tenniela, díky jehož nezaměnitelnému a trefnému zobrazení vznikla dokonalá symbióza slova a obrazu. Tenniel vycházel přímo z kresbiček autora L. Carrola, postavičky a scény si upravil a převedl je do dřevorytu. Dílu tak dal nezaměnitelného ducha, jenž nepředčil ani náš přední výtvarník Jiří Trnka, který též jako jeden z mnoha na ilustracích k Alence pracoval, toto dílo však nestihl dokončit.



Obr. č. 4.: Sir John Tenniel, *Alice in the railway carriage*, 1872

Dětskou fascinaci vlakem velice působivě zaznamenal Edouard Manet na obraze *Železnice* z roku 1873. Tento obraz je považován za jedno z nejlepších impresionistických děl z prostředí železnic¹⁵.

Zachycuje dětské zaujetí železniční drahou v blízkosti nádraží Saint-Lazare v Paříži. Sedící žena je Manetova oblíbená modelka a též malířka Victoria Meurent (1844 - 1927), jež se objevuje na mnoha jeho obrazech, např. *Olympia*¹⁶ nebo *Snídaně v trávě*.¹⁷ Žena

¹⁵ KENNEDY, I., TREUHERZ, J. *The Railway: Art in the Age of Steam* (Nelson-Atkins Museum of Art). Yale University Press; Hardcover Ed edition, 2008. 288 stran

¹⁶ Edouard Manet, *Olympia*, 1863; Musée d'Orsay

¹⁷ Edouard Manet, *Le Déjeuner sur l'Herbe* (*Snídaně v trávě*), 1862-63; Musée d'Orsay

se tváří tajemně a nejde zcela jistě určit, nač myslí. Na klíně má spící štěně a knihu, v té si však nečte, vypadá zaujatě a zamyšleně. Možná jsme ji svým přihlížením právě vyrušili. Dívka vedle ní, je zcela pohlcená do dění na nádraží, je okouzlena atmosférou příjíždějících a odjíždějících vlaků, lidmi, jež nastupují a příběhy, které si s sebou nesou v hloubi duše. Největší kouzlo však vytváří všudypřítomná pára, která působí jako závoj, který nedovolí divákovi vidět víc než základní podstatu. Dráha zůstává zahalena svým tajemství.



Obr. č. 5.: Edouard Manet, Železnice (Gare Saint – Lazare), 1873

Tímto místem nebyly fascinovány pouze děti, byla to inspirující lokalita pro velké množství malířů 19. století, o těch více v kapitole Inspirující nádraží Saint – Lazare, Paříž.

Devatenácté století prožívá samo o sobě jakési dětské nadšení z železnice. Absence zkušenosti, tedy dětství železnice samotné, otevírá specifickou citlivost, ničím nezatíženou. Dětské nadšení z vlaků se odráží v intenzitě prožívání a hloubce vztahu k nim.

Dětství je spojeno se vzpomínkami a nostalgií, stejně tak je tomu u železniční dráhy, která odvezla naše dětské příběhy pryč ze scény, a zbyl jenom obláček pomalu se vytrácející páry. V dnešní době budeme vždy na parní lokomotivy vzpomínat s nostalgií, moje generace ji vnímá jako něco, co je spojeno s fenoménem průmyslové revoluce, jako její největší znak. Když začaly být v polovině 20. století nahrazovány parní lokomotivy novodobou elektrickou variantou, obnažil se vlak jako stroj a ztratil svou duši záhadné

bytosti, kterou vnímalo nejedno dítě ba dokonce i dospělý. Při vzpomínkách na parní stroje se nevyhneme nostalgii. Podoba vlaků se zásadně proměnila. Dnes děti cestují úplně jinými vlaky než já či moji rodiče v jejich věku. *„Dnešní cestující už nevidí lokomotivy polykat uhlí a vypouštět oblaka dýmu. U vagónu už nebere za kovovou kliku dveří, nýbrž mačká plastové tlačítko. Někteří z nás už nepocítí sílu rozráženého vzduchu při pohledu z okna, neboť ta otevíratelná mizejí. A podívaná, kterou poskytuje při splachování vakuový systém WC, je zcela jiného druhu, než když jsme pod záchodovou mísou vídali kolejníci a míhající se pražce.*¹⁸“

V dnešní době bývají často v rámci různých oslav připojovány jako atrakce i dobové vlaky, které pohání parní lokomotiva, je to příležitost pro mnohé z nás, zavzpomínat a pro ty mladší zažít kouzlo, které známe jenom z fotografií či filmu.

2.2. Dospělost

Mladý dospělý člověk hledá ve vlacích naději na změnu. V hlavně mu kolují myšlenky na únik od všedních dní a touha po dobrodružství. Vlak je svoboda, volnost, možnost se nadechnout čerstvého vzduchu, vyjet do krajiny, kde děje plynou. Cesty mají pro mladého člověka potenciál nalezení životních smyslů, naplnění snů, anebo prostor pro změnu. Touha po svobodě a nespoutanosti je skrytou hnací silou každého vlaku. Kéž by každý vlak vezl alespoň jednoho člověka prahnoucího po dobrodružství a cestách vlakem bez předem určeného cíle.

Cesta dvou mladých lidí vlakem se stala inspirací k filmu z roku 1995; Před úsvitem (Before sunrise) amerického režiséra Richarda Linklatera. Souhra svobodomyslnosti, spontánnosti, otevřenosti a vytvořila neotřelou filmovou atmosféru. Oba cestují sami, setkávají se ve vagónu, dají se do řeči a stejně jako plyne krajina, plynou i slova a rozhovory plné porozumění.

Když cestujeme, nemáme co ztratit, hranice se rozvolňují, stírají se rozdíly a všichni jsme součástí jednoho, stejného vlaku, který se z bodu A žene vstříc bodu B. Je to parádní

¹⁸ ŠPÍNA, Michal. O železnosti železnic. A2: Železnice. 28. 3. 2012, 7/12.
<http://www.advojka.cz/archiv/2012/7/o-zeleznosti-zeleznic>. ISSN 1803-6635.

rychlost, a ta nás popohání dělat rozhodnutí, beze strachu, že šlápneme vedle, navazujeme kontakt s lidmi, zbavujeme se bariér.

Na svých pravidelných cestách Praha – Police nad Metují potkávám často muže, který se na cestách baví právě navazováním kontaktu s mladými slečnami, jež sedí sami. Často se dá vytipovat, která z nich se stane „obětí dne“. Přisedne si a rozvine rozhovor. Zprvu jsem si myslela, že jsem výjimka, když jsem se s ním dala do řeči, ale vídávám ho velice často a scénář zůstává stejný. Kdo ví, zda je tento muž tak komunikativní i na „zemi“, anebo mu vlak umožňuje popustit stud a oslovit dívky, jež by jinde nikdy neoslovil.

Anonymní prostor, jenž vlaky nabízí, umožňuje kontakt mnohem méně závazný než jinde. Ani jeden z nás tu není doma a nenabývá tak dojmu, že má navrch, ale ani, že je v nevýhodě či zatlačen do kouta. Takto zbaveni své běžné jistoty dané vlastním, známým zázemím jsme v něčem bezbrannější a na druhou stranu v anonymním prostředí nemá druhý šanci zachytit z nás více, než špičku pověstného ledovce. V kontaktu s druhými si dovolíme riskovat, neboť nás netíží pocit odpovědnosti.

Během svých cest jsem se seznámila s mnoha zajímavými lidmi, vlak mi dovoluje být v interakci s nimi uvolněnější a svobodnější. Vznikají situace, na něž cestující reagují různě, podobné charaktery se začnou ve stejné chvíli smát, jiné nadávat, a tak je již během několika málo chvil možné odhadnout, s kým vznikne příležitost k rozhovoru.

Jiné pro mě bývají cesty, kdy cestuji ve společnosti někoho, většinou se během nich nestihnu dostat sama k sobě, do své mysli a prožít oblíbené pochody myšlenek, které jsem již popisovala. Uvědomila jsem si však, že i dialogy s blízkými odráží jiný a volnější charakter, je v nich lehkost, slova plynou, a i nepříjemná a těžká témata vzlétnou pohybem dráhy a nesou se v mnohem lehčím a uvolněnějším duchu. Docházíme snáz k porozumění.

2.2.1. Sexualita, pudovost a snění

Fascinace, děs i naděje. Tma, průchody, tunely, čekárny a místa nástupišť. Prostory a atributy železnice jsou často vnímány jako obrovské a přesahující dosavadní měřítko, zároveň však skrývající mnohá tajemství, jež jsou popudem naší zvědavosti. Tyto souvislosti vnímali především lidé na počátku 19. století, kdy byla železnice moderním objevem, jež přinášel mnoho nových možností, s nimi však i respekt a strach. Tma

na nádražích, píšťaly znějící jako naříkání lidského hlasu, vše se ztrácí v temnotách, v neprostupné neviditelnosti jam a tunelů, do nichž se řítí hmota vlaku. „*Velké světlo se objevuje s „obrovským hřmotem“, jedná se o paralelismus vizuálních a akustických zkušeností, o novou synestézii přesahující co do dojmu a účinnosti všechny dosavadní zážitky.*¹⁹“ Tak obrovský objev jako byla železniční dráha, se odrážel i v psychice člověka, jeho vědomých i nevědomých sférách.

Guy de Maupassant popisuje ve svém románu *Miláček* výhled, jež má hlavní hrdina z okna svého bytu. Dosud se netěší obdivu a hojnosti žen, ale sní o lepší společnosti, budoucí slávě a úspěchu. „*Mladíkův pokoj byl v pátém patře a jeho okno vedlo do hluboké propasti, kterou tvořil obrovský příkop Západní dráhy, přímo u výjezdu z tunelu od nádraží Batignolles. Duroy otevřel okno, opřel se lokty o zrezavělý parapet a díval se ven. Pod ním, na dně temné díry zářila tři červená signální světla a vypadala jako obrovské oči nějakého zvířete... Každou chvíli se nocí rozlehl dlouhý nebo krátký hvizd píšťaly, některé se ozývaly blízko, jiné přicházely z dálky, z asnièrské strany. Hvizdy zněly podobně jako volání lidského hlasu. Jeden se přibližoval a připomínal naříkavý křik, který každou vteřinu sílil, až se najednou s obrovským hřmotem objevilo velké žluté světlo. A Duroy sledoval dlouhý růženec vagonů řítících se do tunelu.*²⁰“

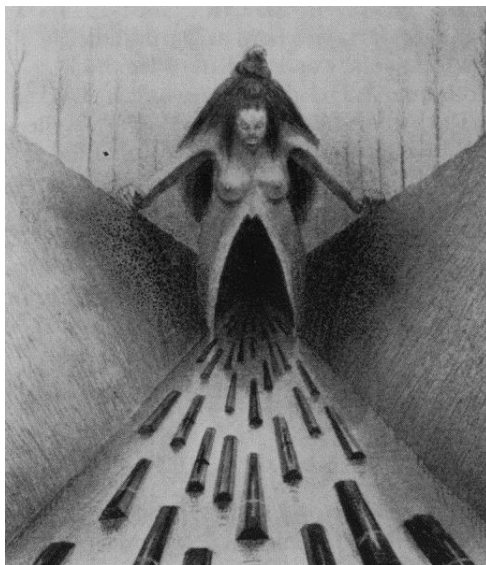
Tato literární ukázka popisuje několik stereotypů, jak byla tradičně vnímána železnice, respektive s jakým úžasem a fascinací, zároveň nadějí a obavami na ni lidé pohlíželi. Symbol vlaku řítícího se někam do dále, do budoucnosti, unáší příběhy dál k novým vyhlídkám a nadějím. V tomto případě k ženám, které mu otvírají cestu ke společenským úspěchům. Vjezd do tunelu zde navíc představuje oblíbené klišé „sexualizace“ moderní doby.

Sexuálně psychologická metafora nesoucí vlakovou symboliku se objevuje například v tvorbě rakouského expresionistického kreslíře Alfreda Kubina narozeného v Čechách. Ve svém díle sice neklade přímo důraz na vlak, zabývá se však tématy sexu a smrti, ty se často objevují i ve vzájemné provázanosti. Jeho pojetím smrti se zabývám v kapitole *Stáří a smrt*.

¹⁹ HÁJEK, Václav. Vlakové fascinace a deviace. A2: Železnice. 28. 3. 2012, 7/12.
<http://www.advojka.cz/archiv/2012/7/vlakove-fascinace-a-deviace>. ISSN 1803-6635.

²⁰ DE MAUPASSANT, Guy. *Miláček*. 1. Vydání. Praha: Odeon, 1972. 356 stran.

Zde bych jako příklad uvedla jeho kresby, kde do obří vagíny/tunelu směřují rakve připomínajících vagónky. Tunel, tma, zrod i zánik. Kresba se jmenuje Cesta do pekla, pod tímto názvem vytvořil Kubin kreseb hned několik.



Obr. č. 6: A. Kubin, Cesta do pekla, 1900

Žena jako dárkyně života, přesto však v mnoha interpretacích považována za tu, jež muže svádí z jeho cesty a přivádí jej do záhuby. S touto tematikou pracoval například Edvard Munch (V hlavě mužů. Dřevořezba. 1897).



Obr. č. 7: E. Munch, V hlavě mužů, 1897

Podvědomé a nevědomé obsahy k nám promlouvají během našich snů. Těmi se jako jeden z prvních zabýval Sigmund Freud, jehož však proslavila především jeho „pudová“ teorie. Průmyslová revoluce zasáhla obyvatelstvo tak silně, že se týkala naprosté většiny lidí. Proto se nepochybně zapsala i do snů.

Že tomu tak bylo, dokládají díla surrealistů i jejich následníků, pro ně byl totiž sen zásadním inspiračním zdrojem. Chiricova malba s názvem *The anxious journey*, v překladu *Úzkostná cesta*, byla interpretována jako noční můra, která nás pronásleduje před každou důležitou cestou, pocit hrůzy z toho, že se ztratíme či zabloudíme ve stanici, snažíme se zoufale zorientovat ve vlakových spojeních a jediné po čem toužíme je nalézt tu správnou chodbu, která se nám ve skutečnosti stále vzdaluje.



Obr. č. 8: G. De Chirico, The anxious journey, 1913

I přesto, že se jedná o zkušenost většiny z nás, je tato interpretace velice specifická a přímá. Ačkoliv je pro Chirica často sen důležitým podnětem, rád se věnoval hádankám, které vytvářel za pomoci jednoduchých předmětů a jejich vzájemnou kombinací. Inspirací mu též byly filozofie Nietzscheho a Schopenhauera.²¹

Chiricovy práce byly velikou inspirací pro belgického malíře Paula Delvauxa (1897-1994). Byl stejně jako on fascinován vlaky. Ve svých raných pracích realisticky zachycuje železnici v Bruselu pod názvem *View of the Léopold quarter railway station*. Celý život shromažďoval modely vlaků, různé součásti vlakových vybavení, dveří, byl nadšen ze všech technologických inovací, jež vlaky poskytovaly, telegrafní spojení, přenosy signálů atd. Po tom, co se Devaux potkal s Chiricem, získala i jeho práce nádech snovosti a hádanek, jeho předchozí rukopis se vytratil. Ve svých malbách často zachycoval noční scény s odrazy světla a měsíčního svitu. Oblíbenými motivy byly čekárny, vagóny,

²¹ KENNEDY, I., TREUHERZ, J. *The Railway: Art in the Age of Steam* (Nelson-Atkins Museum of Art). Yale University Press; Hardcover Ed edition, 2008. 288 stran

nástupiště. Obdivoval architekturu nádražních budov i všechny detaily, které k ní patřily.

Kromě vlaků jej fascinovalo ženské tělo a krása. Často kombinoval obojí. Příkladem je malba *Poslední vagon*. V pojetí ženského těla sice navazuje na tradiční pojetí ženské postavy v její čistotě a kráse, přesto však v prostředí prázdného vagónu působí iracionálně, stejně jako zbytek obrazu; prázdná krajina, jež je možné z vlaku vidět. Žena působí v prostředí chladného a špinavého vagonu velice rozporuplně. Červený koberec dodává scéně lascivní podtext.²²

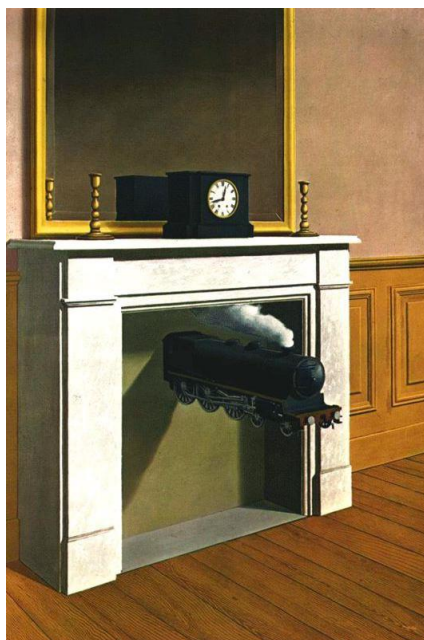


Obr. č. 9: Paul Devaux, Poslední vagon, 1975

Na závěr této kapitoly bych ještě ráda zmínila Reného Magritta, jehož malba *Ochromený čas* nese též prvky sexuality a snovosti. I pro Magritta byl velikou inspirací Giorgio de Chirico, pracoval podobně se stíny a čistotou barevných odstínů. Vlak vyjíždějící z krbu do bytu působí suverénním dojmem, narušuje však intimitu rodinného krbu neboli energie ženy, jež se o něj stará. Vlak jako čistě mužská hrubá, industriální a racionální síla tak nečekaně vstupuje a ohrožuje ženský potenciál.²³

²² KENNEDY, I., TREUHERZ, J. *The Railway: Art in the Age of Steam* (Nelson-Atkins Museum of Art). Yale University Press; Hardcover Ed edition, 2008. 288 stran

²³ HÁJEK, Václav. *Vlakové fascinace a deviace*. A2: *Železnice*. 28. 3. 2012, 7/12. <http://www.advojka.cz/archiv/2012/7/vlakove-fascinace-a-deviace>. ISSN 1803-6635.



Obr. č. 10: René Magritte, Ochromený čas, 1938

2.2.2. Vykolejení, havárie

Vykolejení vlaku nese paralelu k našim pochybením a vůbec k odpovědnosti, kterou ve vztahu ke svému životu máme. Zodpovědnost si během svého života uvědomujeme především v produktivním věku, kdy se od nás očekává založení rodiny, bohatá a úspěšná kariéra a nároky na nás jenom rostou. Aby nedošlo k „havárii“, je zapotřebí tušit směr své cesty, a mít schopnost bystrého uvažování a rozhodnosti. Drobná vykolejení, jak říkáme obvykle stavům, kdy nás rozhodí přístup jiných lidí či nenadále vzniklá situace jsou otázkou všedních dní. Každý jsme pak svým vlastním výhybkářem, jenž určuje směr, a který pak též odpovídá za způsobené škody.

V historii železnice se událo nesčetné množství havárií, některé se však pevně uchytily v paměti člověka více než jiné. Mezi takové patří například známá nehoda na pařížském nádraží Montparnasse z roku 1895. Fotografie výsledku této události se stala nepochopitelně ikonou Paříže samotné, prodává se na pohlednicích, dárkových předmětech a narazíte na ni na každém kroku.

Vlaku, který směřoval z Granville do Paříže, vjíždějícímu do nádraží, selhaly brzdy, nestačil tak včas zabrzdit. Vlaková souprava prorazila nárazník na konci koleje, a následně i deset metrů vzdálenou skleněnou výplň haly. Pak se lokomotiva zřítila z devíti metrů vysoké nádražní budovy na Place de Rennes. Poničená byla skutečně jen

lokomotiva a první tři vagony, jež vezly zavazadla cestujících a poštu. Zbýlých osm osobních vagonů zůstalo stát nepoškozeně na koleji. Tato děsivě vypadající nehoda měla však na svědomí jen pět těžce zraněných osob, mezi nimiž byli dva strojvůdci, kteří z lokomotivy vyskočili ještě před nárazem do skla haly, topič a dva cestující. Jedinou obětí byla žena prodávající před nádražní budovou noviny, zřítíl se na ní kus zdiva.²⁴



Obr. č. 11: Fotografie Lévy & Sons, 1895



Obr. č. 12: dobová kresba z novin, 1895

Tato „lukrativní“ nehoda přilákala mnoho zájemců o nezvyklý pohled či fotografii, těch vzniklo hned několik. Dnešního diváka napadne, zda se nejedná o trik či fotomontáž. Objevovaly se kresby a různé karikatury komentující tuto nezvyklou nehodu, při jejímž rozměru zemřel pouze jediný člověk.

Nejznámějším se stal snímek od Lévy & Sons, protože nejlépe zachycuje větší kus nádražní budovy, a tedy rozměr celé zkázy. Jeden z amatérských snímků se dostal i do proslulé pařížské galerie Musée d'Orsay.

V 19. století se objevil zvláštní úkaz na poli medicínské diagnostiky. Ve Velké Británii a později i v Nizozemí se u několika jedinců vyskytl syndrom, jenž byl známý jako „railway spine“, v našich podmínkách tehdy žádný takový výraz neexistoval, zněl by však železniční mícha či páteř. Tento pojem se tehdy do světa příliš nerozšířil, neboť se o jeho skutečné existenci vedly neustálé debaty.

²⁴ http://zpravy.idnes.cz/visici-lokomotiva-s-prasklou-brzdou-se-zapsala-do-dejin-surrealismu-1i6-/zahranicni.aspx?c=A100628_133526_zahranicni_stf

Oběti čím dál častějších železničních nehod požadovaly kompenzaci, zároveň však netrpěly žádným zraněním či porušením nervového systému (míchy). Jednalo se o silný posttraumatický syndrom, jehož diagnóza byla velice kontroverzní. Trpěli jím však nejčastěji zaměstnanci drah.

Názory lékařů se velice lišily, co se týče fyzických a psychických podob projevů. Šlo především o spor mezi tradičním Viktoriánským pojetím medicíny, zaměřeného na „soma“ neboli tělo a moderní medicíny, jež přihlíží k „psyché“ čili duši. Čím dál více se polemizovalo o tom, že jde o falešnou snahu „obětí“ dostat vysoké odškodnění za neexistující utrpení. Od roku 1900 byl tento syndrom nadále označován za neurózu. I přes to, že se oficiálně pojem „railway spine“ neudržel, byly kontroverzní debaty důležitou předzvěstí moderní diskuze na téma posttraumatických projevů a následně syndromů.

2.3. Stáří

Ke stáří se mi asociacemi připojují obrazy malých lokálních vláčků, často jedno vagónových; těm kde kdo říkával „Hurvínek“. Je to malý vlak, který sváží osamělé staré lidi ze zapadlých míst, dostanou se jím alespoň na nákup či na hřbitov. Takové vlaky mají jako staří lidé různá zdravotní omezení, nemohou jet tak rychle, ale nevadí jim to, nikam nespěchají. Navíc se řídí jednoduchým jízdním řádem, jezdívají třeba pouze dvakrát denně, což na ně nevytváří příliš velký nátlak. I staří lidé mají rádi jednoduchost a rituální načasování. Čím méně změn v jízdním řádu je, tím lépe. Ve stáří je vlak či jiný dopravní prostředek ještě větším pomocníkem než dříve. Je v něm však i čas k odpočinku a pozastavení a oproti mládí ve věčném pohybu vpřed, nabízí zde vlaky příležitosti pro ohlédnutí se zpět, uzavření některých kapitol a náležité zhodnocení.

A kolik ujetých životních vlaků nás rozesmutňuje a vede k nostalgickým vzpomínkám. Ujíždějící vlak jest zoufalým výřezem reality. Mnoho úsilí vždy doprovází snahu o zastavení onoho vlaku a beznaděj je pak o to hlubší. Tyto chvíle hezky popisuje František Dryje ve svých poznámkách s názvem *Vlakovlaky*, kde v několika bodech komentuje momenty spojené s železnicí. Píše: *„Přibíhám na poslední chvíli na Hlavní nádraží. Spěchám k pokladně, ale řeknou mi, že můj vlak odjíždí z vedlejšího nástupiště*

a příslušná pokladna je ve vedlejší budově. Posílají mě zpět na ulici, pak směrem ke Smetanovu divadlu – když dorazím na místo a s velkým úsilím najdu pokladnu (vždy po levé straně od vchodu), prodavačka jízdenek mi neúměrně dlouho vyhledává a tiskne lístek, nakonec jej získám a běžím po několika schodištích (párkrát zabloudím) na nástupiště. Vlak samozřejmě právě odjíždí.²⁵

Staří lidé vnímají inovace z pohledu svého věku, jako něco nedostižného a jako to, co se jich už netýká. Je v nich mnohdy cítit jakási odevzdanost. Nostalgické vzpomínání se stává náplní všedních dní.

Právě nostalgie, ale zároveň obdiv k modernosti, o tomto rozporu vypráví obrazy drážních mistrů z konce 19. století.

Drážní profese je tradiční povolání, které je s dráhou spojeno odnepaměti. Vlak je oproti tomu výrazem modernosti. Setkávají se tak zde dva rozdílné světy, a přesto jsou vzájemně nepostradatelné.

Od konce devatenáctého století se umělecké zaměření přesouvá od klasického zobrazení a zachycení vizuálních podob vlaků a příběhů v nich prožitých k prožitkům a pocitům, které v nich člověk během cest prožívá. Tato změna odpovídá obratu od imitace a přepisu vnější podoby k vnitřnímu nahlížení. Přesto však i předchůdci modernismu- naturalisté zachycovali vlak jako něco, co rozpohybovává stavy naší mysli.



Obr. č. 13: L. A. Ring, *The lineman*, 1884

²⁵ DRYJE, František. Vlakovlaky. Analogon: Obraznost banality. 2003, 37/1, s. 22-23

Dánský umělec Laurits Andersen Ring (1854-1933) ve svém obraze *The lineman* (Drážní mistr) z roku 1884 zachytil drážního mistra, který dohlíží na příjezdy a odjezdy vlaků. Jedná se o vesnickou staničku, kde téměř žádná vlak nestaví. Zaměstnanec stojí před dřevěnou drážní chatkou a sleduje z dálky se vynořující vlak přijíždějící po jednokolejce do stanice. Ring pocházel z rolnické vrstvy, a bydlel střídavě v Kodani a ve vesnicích nedaleko. Ve své tvorbě často zachycuje život obyčejných lidí ze stejných poměrů, jako byl on sám. V obraze *Drážní mistr* se naturalistické tendence přibližují spíše socialistickému realismu.²⁶

Podobný námět se objevuje například i u ruského realisty Ilji Repina (1844-1930), jenž byl známým portrétistou, který vytvořil například známý portrét ruského hudebního skladatele a klavíristy romantismu M. P. Musorgského. I Repin se ve své tvorbě dotkl tématiky vlaku a to například na obraze *A railway watchman*, Khothovo z roku 1882. Na obraze je zachycena prozářená obloha nad krajinou, jež protíná kolej, nedaleko které stojí muž. Postava hledí přímo na diváka, a i přesto, že ji vidíme přímo do tváře, je nerozpoznatelná.



Obr. č. 14: I. Repin, A railway watchman, Khothovo, 1882

Z obou těchto maleb cítím jakési osamění a klid. Samota a moudrost či klidná mysl jsou dle mého názoru ekvivalenty k moudrosti a stáří člověka. Oba stojí u dráhy, přemýšlí, děje se mnoho v jejich myšlenkách, přesto jsou klidní a vyčkávají, není kam spěchat, za čím se hnát.

²⁶ KENNEDY, I., TREUHERZ, J. *The Railway: Art in the Age of Steam* (Nelson-Atkins Museum of Art). Yale University Press; Hardcover Ed edition, 2008. 288 stran

2.4. Smrt

Konec života, závěr, padá opona a tu nám před očima celý náš život proběhne jako neskutečně rychlý film plný těch nejdůležitějších záběrů. Tak si mnozí představujeme závěr našeho života a okamžik posledního vydechnutí.

Vlaky měli v historii své místo i na poli smrti. V mnoha především válečných filmech a literárních dílech je vlak důležitou součástí konání zvěrstev na identitě a duši člověka. Nejhlouběji se ve mně zapsal film *Schindlerův seznam* od režiséra Stevena Spielberga z roku 1993.



Obr. č. 15: Elliott Erwitt, Auschwitz – Vjezd do koncentračního tábora, 1964

Vlaky se staly důležitou součástí filmových záběrů a scén. Dostávaly však odlišné role. Ve filmu *Schindlerův seznam* se vlak objevuje již v úvodu, během této scény běží počáteční titulky. Je tak použit jako paralela k počátku, přivádí nový děj.

Zatímco některé vlaky převážely během války potřebné suroviny, materiál na frontu a tím tak v jistém smyslu naději a pomoc, jiné se staly peklem, v němž lidé umírali nebo čekali na smrt. Vlaky byly nedílnou součástí plánu na vyhlazení tisíců Židů v co nejkratším čase. Umožňovaly rychlý převoz v nelidských podmínkách a snižovali cenu člověka neměrně hluboko. V samém prvopočátku se zdá být i přesun do židovského ghetta omezením práv a svobod. Následují však zvěrstva, která se jen těžko dají posuzovat, jako něco spojeného s lidským zacházením. Čím dál častější vlakové převozy způsobují zvyšující se strach nejprve o své domovy, o svůj majetek, později o ztrátu blízkého člověka převozem na jiné místo a následně o život samotný v té nejzákladnější podobě, o existenci jako takovou. Ambivalentně se vlaky stávaly tzv. vlaky naděje, pokud směřovaly do pracovních táborů, současně s tím však bylo mnohem více těch, které odvážely lidi na smrt a byly synonymem utrpení.

Brána nenávratna. To je název nové sochy, památníku sochaře Aleše Veselého, jež byla slavnostně odhalena začátkem března 2015. V noci z 8. na 9. března roku 1944 bylo

v plynových komorách koncentračního tábora v Osvětimi zavražděno téměř čtyři tisíce mužů, žen a dětí z tak zvaného Terezínského rodinného tábora v Osvětimi. Tento tragický okamžik má připomínat zmíněný památník stojící před pražským nádražím Bubny, přímo na cestě, po které bylo deportováno do koncentračních táborů na 50 000 pražských židů.²⁷

Socha je vytvořena vztyčenými kolejemi o třiceti šesti pražcích. Ty nesou symboliku pověsti o třiceti šesti spravedlivých, na jejichž bedrech leží tíha světa. Vztyčení je momentem odkazujícím k volání do nebe, silného, zoufalého hlasu, snažícího se upozornit na bezvýchodnost a bolest. Celý objekt tvoří zároveň bránu, která je tři metry vysoká a nad níž se tyčí 17 metrů kolejí. Brána je pro Veselého ústředním celoživotním tématem. Postihuje moment překročení a průchodnost hranic.

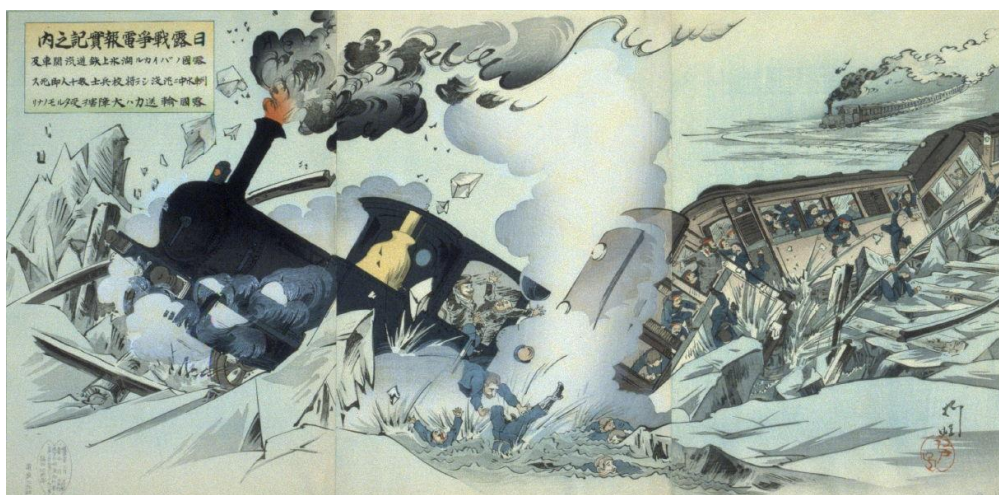
Realizace památníku spadá pod širší projekt galerie DOX. V tomto projektu se jedná o přeměnu nádraží Bubny na Památník ticha.

Kromě transportů doprovázelo války i mnoho železničních nehod, a to jak náhodných, tak i atentátů. V reakci na ně vznikla řada uměleckých děl, jež tyto hrůzy zaznamenávaly. Ráda bych však zmínila především obsahově ojedinělý obraz japonského umělce Utagawa Kokunimasy s názvem Anenemy troop train falling through the ice of Lake Baikal z roku 1904. Zachycuje skutečnou událost z japonsko-ruské války.

Tato práce je zajímavá technikou dřevotisku respektive dřevořezby, kterou se japonské umění proslavilo, méně obvyklý je však obsah. Známe japonské stylizované pojetí krajiny, moře, hor na pozadí, z toho důvodu mi přijde záznam válečného vlaku propadajícího se do ledových ker jezera Baikal jedinečné.

Provedení je specifické promyšleným variováním tloušťek linií, střídou barevností, která však působí lehce a adekvátně k technice dřevorytu. Obdivuji detaily, v nichž je možné číst výrazy vojáků, děs a hrůzu, zkázu. Všude přítomná oblá pára a ostré kry jsou ve vzájemném kontrastu, jenž vytváří napětí.

²⁷ http://www.rozhlas.cz/mozaika/vytvarne/_zprava/kolej-kterou-do-nebe-odjelo-50-tisic-zidu--1464858



Obr. č. 16: U. Kokunimasa, An enemy troop train falling through the ice of Lake Baikal, 1904

Jedná se o triptych o celkovém rozměru 108 x 72,5 cm. V levém horním rohu je popis zobrazené situace: Parní lokomotiva a všechny její vagóny se potopily. Desítky důstojníků a vojáků zemřely a ruské transportní řady byly velkolepě zničeny.²⁸

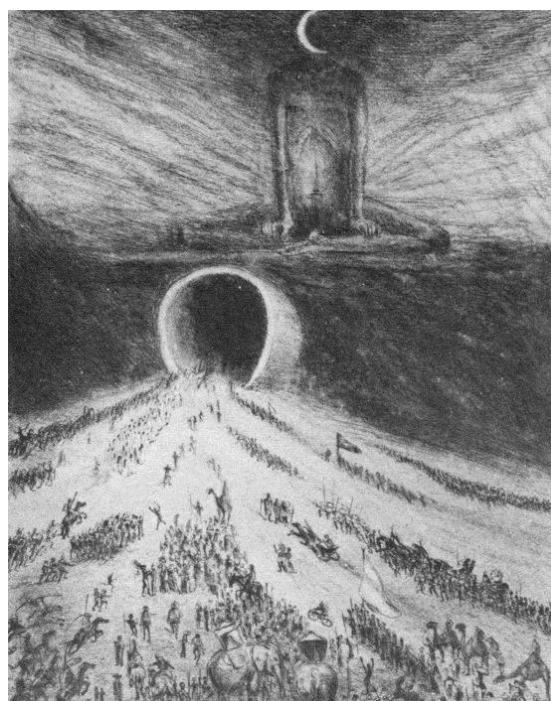
²⁸ ARMSON, Rosalind. Growing Wings on the Way: Systems Thinking for Messy Situations. Devon: Triarchy Press, 2011. Press, 2011. 333 stran. ISBN 978-1-908009-36-4.

3. Tunel jako přechodové místo

Jedná se o propojení vzájemně odlehlých míst. Tunel zprostředkovává nepřírozeně hladký přesun z jedné destinace do druhé. Umožňuje rychlejší prozření. Je cestou vedoucí nejprve ze světla do tmy, následně tmou a pak přichází moment oslnění a znovu prozření. To s sebou však nese zkušenost z temnoty, proto je každé vyjetí z tunelu na světlo novým poznáním.

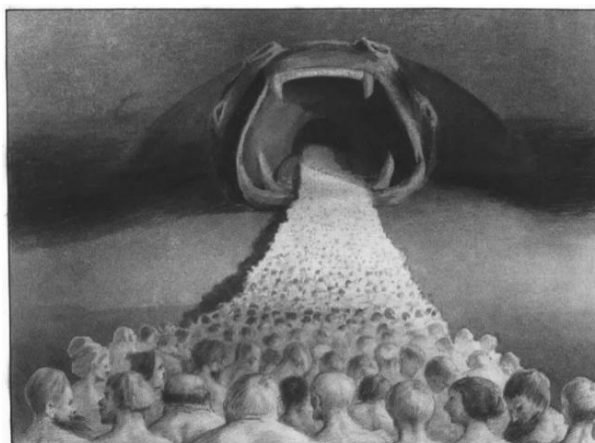
Kresbami Alfreda Kubina jsem se již okrajově zabývala v části o dospělosti a sexualitě. Nyní bych ráda zmínila jeho pojetí smrti. Tunel je pro Kubina přechodovým místem mezi tímto a jiným světem, respektive vstupem na druhou stranu hranice. Toto potenciální nekonečno nabízí jak temnou, tedy prázdnou a pohlcující dutinu, tak i perspektivu kolejí potažmo obecné chápání železnice jako něčeho, co směřuje stále vpřed.²⁹ Kresby zachycují zvrácenou stranu tohoto světa, možná je právě tunel a průchod, jež nabízí možnosti, jak nalézt klid a smíření.

Průchod či tunel odkazuje k potencionálním řešením mnoha cest. Prázdnost nabízí otevřenost, tma přislubuje přínos nového úhlu pohledu. Kubin jej použil v několika svých kresbách, kde se jedná o velké kvantum lidí směřujících do tunelu. Jdou nocí za svým cílem, jsou pod dozorem, sledováni. Jejich pohyb působí nevyhnutelně až odevzdaně v případě prvním (viz níže), energicky a důstojně na obraze druhém. Názvy těchto dvou kreseb jsou pro mě překvapující, neboť bych je citem spíše prohodila. V cestě do pekla lidé utíkají, ženou se plni energie a očekávání, zatímco na cestě do neznáma kráčí rozvážně a organizovaně, jako by byli hlídáni dozorcími. Kresby nabízí množství interpretací.



Obr. č. 17: A. Kubin, *Cesta do pekla*, 1900

²⁹ HÁJEK, Václav. Vlakové fascinace a deviace. A2: Železnice. 28. 3. 2012, 7/12.
<http://www.advojka.cz/archiv/2012/7/vlakove-fascinace-a-deviace>. ISSN 1803-6635.



Obr. č. 18: A. Kubin, *Do neznáma*, 1901

Postavy jsou často ponořeny do hlubokých myšlenek, možná až snění. Jsou na cestě, čekají na někoho, jdou pro něco. Prostor zahluje mlha hrůzy, v níž se vynořují démoni a lidská utrpení.

Mnoho literárních i filmových děl převzalo tunel jako ideální místo, kde se koná kriminální činnost. „*Takhle dlouhý tunel, ten je jako stvořený pro vraždu. Nevím, pánové, jestli to způsobuje mé povolání, ale někdy se mi zdá, jako bych vraždy přímo přitahoval. Ještě se mi například nestalo, že bych jel ve vlaku, kde by k nějaké nedošlo.*“³⁰ Těmito slovy začíná divadelní hra *Vražda v salonním coupé* s podtitulem *Detektivní hra*, úspěšné představení Divadla Járy Cimrmana.

Úvodní scéna se odehrává v úplné tmě. Po nějakém čase se opět setmí, další tunel, během něhož se odehrává následující děj:

„Trachta: Hlaváčku?!

Hlaváček: Ano, pane inspektore.

Trachta: Ta bezvládná ruka, co mi spadla do klína, je vaše?

Hlaváček: Ne, pane inspektore.

Trachta: To je vaše ruka, pane továrníku Meyere?

Meyer: Kterou myslíte, pane inspektore?

³⁰ SVĚŘÁK, Z., SMOLJAK, L. *Vražda v salonním coupé*. 1. Vydání. Praha: Paseka, 1994. 68 stran.

Trachta: No přece tuhle studenou ruku!

Meyer: Mohu si sáhnout? Ne. To není moje ruka. (Rozsvítí se. Bierhanzel sedí bezvládně v křesle. Trachta drží jeho ruku a měří mu puls.)

Meyer: Pan továrník Bierhanzel! Proboha, proč se nehýbe?

Trachta: Mrtví se zpravidla nehýbají, pane továrníku Meyere.³¹

Děj se v tuto chvíli zásadně promění, neboť se jedna z hlavních postav stane obětí vraždy během cesty v tunelu. Následuje vyšetřování, které vede inspektor Trachta, Hlaváček je student, jenž se od něho učí. Společně vyšetřují spolucestujícího Meyera a Stevarda. Ve chvíli, kdy dojde k vyřešení případu, se oběť- Bierhanzel probudí, neboť dávka arsenu, které se mu dostalo od Stevarda, nebyla dostatečně veliká. Děj se tak uzavírá a vlak opět vjíždí do tunelu, v němž herci po tmě hledají housle a smyčec s kalafunou, aby jim stevard zahrál.

Tato komediální hra je založená na tunelu jako posouvači děje. V úvodu představí hlavní roli inspektora Trachtu, následně se odehraje zásadní děj vraždy, skrytý ve tmě tunelu. Dále pak slouží pro závěrečnou scénu, vede k ukončení.

Cimrmanovská společnost zcela originálně a rafinovaně postihuje témata české společnosti, těží z dějin našeho národa a vtipně je předkládá mladému publiku. Přínos tvůrců vnímám jako naprosto ojedinělý nejen v našich podmínkách.

Zdá se mi, že tunely nabízí i přes svou hloubku, tmu a prázdnotu možnost znovu poznat sebe sama a překročit své stíny. Ne nadarmo je temnota považována za léčivou sílu při terapiích tmou. Umožňuje očistu a znovuzrození. Je transformující, převádí nás dál. Lidé se zážitky z prahu smrti hovoří také o tunelu, na jehož konci je jasné světlo.

Pro cestovatele jsou průchody dobrým znamením, umožňují většinou kratší a méně náročnou cestu, která vede sice tmou, o to je však dobrodružnější. Myslím si, že lidskou duši tma velice láká a přitahuje, vzešli jsme z ní a též se do ní jednou navrátíme.

³¹ SVĚRÁK, Z., SMOLJAK, L. Vražda v salonním coupé. 1. Vydání. Praha: Paseka, 1994. 68 stran.

4. Nádraží

Je rozporuplným místem, kde všechny cesty začínají, ale také končí. Setkávají se zde pocity smutku s nadšením a očekáváním. Nádraží je velkorysým a hrdým chrámem, díky němuž můžeme cestovat. Hrdě se hlásí, i když pouze projíždíme, a nabízí nám své služby. Má většinou i vlastní znělku, kterou nás přivítá, abychom si jej náhodou nespletli s jiným.

Výsostného postavení nádražních budov si byli vědomi i zakladatelé a stavitelé prvních drážních budov. Již v roce 1830 bylo postaveno první moderní nádraží, za které se považuje Liverpool Road Station a nádraží na Crown Street v Liverpoolu. Šestnáct let na to napsal francouzský literární a divadelní kritik Théophile Gautier: *„Každá víra se dokáže vtělit do chrámu. Sledujeme-li pozorně kostely nejmladšího data, není nejmenších pochyb o tom, že náboženství našeho století je náboženstvím železnic.“*³² Je jasné, že tehdejší nádražní budovy ještě neposkytovaly tak silný zážitek a posvátnost jako budovy z 20. století. Tehdy ještě patřila veškerá honosnost a posvátnost parnímu stroji.

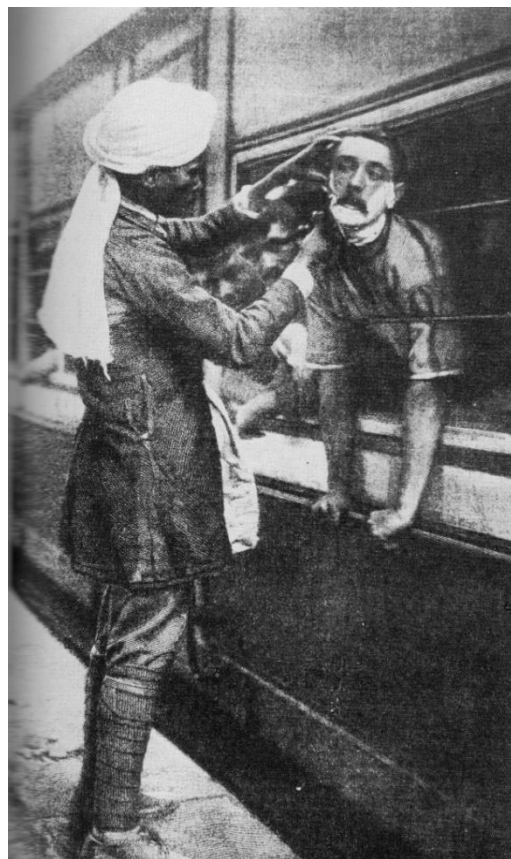
Rys křesťanského chrámu získala nádraží teprve ve čtyřicátých letech 19. století s umístěním charakteristické rozety a věží v průčelí. Rok nato, co se podle T. Gautiera vtělila víra 19. století v nádražní budovy, začala se v Paříži připravovat stavba Gare d'Est (Severní nádraží), jehož výstavba trvala od roku 1847 do roku 1859. Tato budova je specifická právě obrovskou, do půlkruhu rozevřenou rozetou, díky které dopadá do vestibulu budovy veliké množství denního světla. Jako francouzská katedrála měla tato hala i svůj vlastní program plastické výzdoby, patrně jeden z prvních tohoto druhu. Základem výzdoby se stala alegorická zobrazení. Na hlavicích sloupové haly byly vyvedeny zemědělské produkty, které symbolizovaly kraje podél trasy severní dráhy, na průčelí se kolem hodin objímaly alegorické postavy Seiny a Rýna, dvou řek, na nichž ležel začátek i konec dráhy, a průčelí korunovala postava konečné stanice- města Štrasburku s královskými insigniemi.³³

³² PETRASOVÁ, Taťána. Vlaky a katedrály. Osudový vlak. První vydání. Praha: Nakladatelství Ing. Václav Svoboda – NN (III.), 1995. ISBN 80-900962-0-4

³³ MIGNOT, Claude. Architektur des 19. Jahrhunderts. Stuttgart, Deutsche Verlags-Anstalt, 1983. s. 237, in: PETRASOVÁ, Taťána. Vlaky a katedrály. Osudový vlak. První vydání. Praha: Nakladatelství Ing. Václav Svoboda – NN (III.), 1995. ISBN 80-900962-0-4

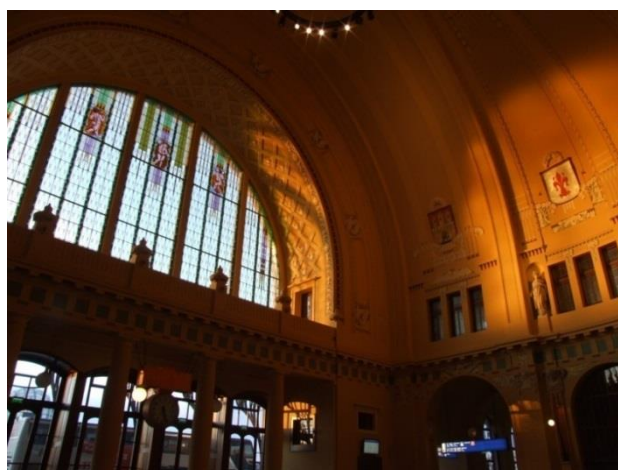
V současnosti se železniční dopravní společnosti předhánějí v množství nabízených služeb, běžné je připojení k Wi-Fi, občerstvení, či klimatizované vozy, myslím, že dopravci jsou nezastavitelní a jednou budou nabízet i saunu či fitness ve vlaku. Snaží se nasytit vysokou poptávku a vynahradit cestujícím služby, které jiné společnosti nenabízejí. Podobné je to i s množstvím obchodů, jímž překypují nádražní haly. Začínají se podobat spíše obchodním centrům.

Již dříve však mysleli lidé na efektivnější využívání času během čekání na vlakové spoje. Dobová fotografie pořízená fotografem Paulem Almasy z první poloviny 20. století ukazuje, že dokonce služby docházely za klienty. Patnáct minut před odjezdem holí holič pasažéry, tak zní popis fotografie.



Obr. č. 19: P. Almasy, Bengal- Express

Hybnou silou všech nádraží světa je čas, čas je ten nejpodstatnější princip, na základě něhož se řídí všichni; zaměstnanci na přepážkách, průvodčí, strojvedoucí, výpravčí, ale především cestující. Proto byly a jsou důležitým architektonickým prvkem každé nádražní budovy hodiny. V milionech variací se objevují na celém světě, někde jsou dominantou vyzařující jasný signál již z veliké dálky (Gare de Lyon, Paříž), jinde jsou rafinovaným doplňkem vnějšího architektonického provedení.



Ve spojených státech se začaly hodiny instalovat na důležitá a viditelná veřejná místa od roku 1882.³⁴ V roce 1978 proběhla v Paříži výstava s názvem *Le temps des gares*, volně bych jej přeložila jako *Nádražní věk*. Tato výstava a katalog, který tehdy vyšel v nakladatelství Centre George Pompidou, zaznamenává zajímavé úhly pohledu na nádražní budovy i jejich přilehlé okolí.

Nádraží jsou zároveň „vulkány života“ (K. Malevič), „nejkrásnější kostely světa“ (B. Cendrars) a „střed obrovských hvězd, jejichž paprsky se rozestírají po celé zemi“ (T. Gautier).³⁵ Oproti tomu stojí pohled na českou železniční poetiku: *„Každé nádraží, jako by mělo svou vůni i zápach, své zvyky, svou nenapodobitelnou architekturu i své pitoreskní postavičky. Zatímco na jednom lze jen bloumat a v klidu a zasněně si číst na světelných tabulích, kam a kdy který vlak odjíždí, na druhém má člověk pouze obavu o svá zavazadla, jména stanic či měst jsou stejně neznámá jako lehce přehlédnutelná, místní santusáci jako by náhle zaplnili celý obzor. A jsou i další nádraží, v noci plné čekání, kdy stačí na chvíli ustrnout nad pohozeným kapesníkem či prošlým lístkem povalujícím se na zemi, aby náhle bylo ticho a „noc ležela na kolejích jako díra.“³⁶*

Nádraží je posvátné místo, kde se střetávají kultury, národy, vyprávěná dobrodružství spolu se smutkem a nostalgií. Je nekonečně inspirující a bohaté na příběhy.



³⁴ DETHIER, Jean. *Le temps des gares*. Paris: Centre Georges Pompidou, 1978. s. 84

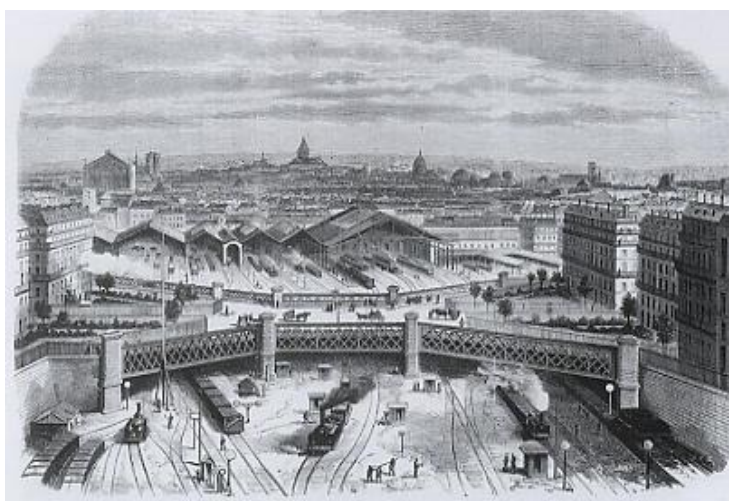
³⁵ DETHIER, Jean. *Le temps des gares*. Paris: Centre Georges Pompidou, 1978. s. 8

³⁶ GABRIEL, Jan. *Odjezdy, bordel i muzea. Analogon: Obraznost banality*. 2003, 37/1, s. 18

4.1. Inspirující nádraží Saint – Lazare, Paříž

Vraťme se ještě jednou k Manetovu obrazu *Železnice*. Obraz zachycuje dobový pohled na nádraží Saint - Lazare, které leží v severní části Paříže. Manet žil v blízkosti nádraží Saint-Lazare dlouhou část svého života, a proto mu bylo velice blízké.

Krátce předtím, než začal malovat zmíněný obraz, našel si nový ateliér na začátku rue de Saint Petersburg, několik domů od východního okraje dráhy. Ulice Saint Petersburg se táhla od jednoho z paprskovitě se rozbíhajících ramen Pont de L'Europe.



Obr. 20.: Dobový snímek z roku 1868, Gare Saint-Lazare a Pont de L'Europe, Paříž

Tento most a nádraží rozprostírající se v jeho okolí se staly inspirací pro mnoho umělců. Manet rozhodně nebyl jediný, kdo jej maloval a byl jím fascinován. Claude Monet se zachycení nezaměnitelného genia loci nádraží Saint - Lazare věnoval několik let. Dalším z významných autorů, již pracovali ve stejné lokalitě, byl například Gustave Caillebotte, ten jej vyobrazil ve svém díle *Le pont de L'Europe* nebo *Sur le Pont de l'Europe*.



Obr. 21.: Le pont de L'Europe, 1876



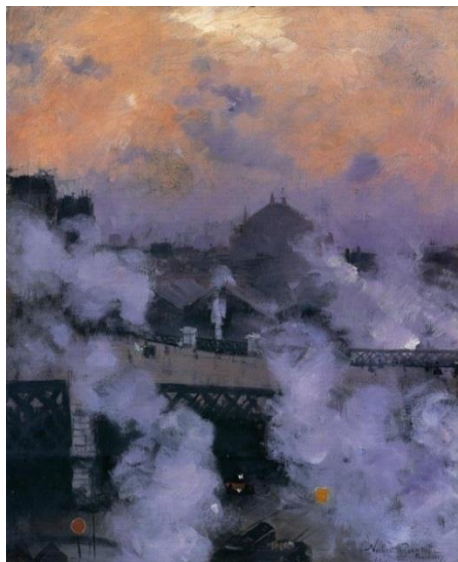
Obr. 22.: Sur le Pont de l'Europe, 1877

V Caillebottově pojetí je vyzdvížená ničím nezdobená geometrická jasnost poukazující na syrovost průmyslové proměny Paříže. Jde o ztělesnění moci průmyslu. To ještě mnohem více umocňují opakující se výrazné linie a modro-šedavý opar města. Není zde nic ze starého rázu města; silnice, most i budovy pocházejí především z posledních dvaceti let.

Robert L. Herbert se ve své studii *Impressionism: Art, Leisure, and Parisian Society* z roku 1988 vyjadřuje k obrazu *Le pont de L'Europe* takto: „Všechno se na Caillebottově malbě přizpůsobuje proměnám města: ponořující se perspektiva, protikladná síla postav nalevo, rychlý pohyb psa bloumajícího bez cíle městem, rovné plochy chodníku a dlažby, neosobní práce štětcem, bílé světlo. (...) Nevychvaluje novou Paříž. Odstraňuje přírodní a choulostivé (ani na jednom z jeho tří pohledů na město, vystavovaných v roce 1877, nejsou stromy), a tím odhaluje hrubou moc plnou napětí, která je podstatou průmyslové Paříže a její nové společnosti.“³⁷

³⁷ HERBERT, Robert Louis. *Gare Saint - Lazare. Analogon: Obraznost banality*. 2003, 37/1, s. 49-51

O deset let později pracoval na stejném místě i malíř Norbert Goeneutte (1854-1894) či Paul-César Helleu(1859 – 1927).



Obr. č. 23: Norbert Goeneutte, The Pont De L'europe At Night, 1887

Nyní se však vrátím k obrazu *Železnice* (viz kapitola *Dětství*). Samotnou nádražní scénu maloval E. Manet s největší pravděpodobností z bytu svého přítele Alphonse Hirsche, malíře židovského původu. Pevně vystavěné popředí s figurami je v dokonalé vyváženosti s těkavým prostředím železniční dráhy nořící se v páře na pozadí.

Když byl tento obraz v roce 1874 poprvé vystaven na Salonu, není velkým překvapením, že jej kritika znemožnila a shodila. Nejen technika, ale i samotné téma obrazu vzbuzovalo mnoho otázek, jež se neslučovaly s přímočarostí, a jasností narativu, odrážející způsoby vyjadřování té doby. Objevilo se znepokojení z toho, že plot, kterého se dívka drží, příliš připomíná vězeňské mříže a otázka s tím spojená, zda jde o kritickou karikaturu či něco podobného. Také otázka na vztah ženy a dívky, jde o matku s dítětem, dvě sestry nebo dokonce o chůvu a její svěřenkyni?³⁸

Namísto úvah o zajímavém vývoji Manetovy tvorby směrem k práci v plenéru s odrazem zajímavých scén ve svém okolí, jež bylo dozajista spojeno se změnou místa pobytu, bylo toto dílo bohužel kritikou shrnuto a popsáno jako svébytná oslava Manetova nového ateliéru nedaleko nádraží.

³⁸ KENNEDY, I., TREUHERZ, J. *The Railway: Art in the Age of Steam* (Nelson-Atkins Museum of Art). Yale University Press; Hardcover Ed edition, 2008. 288 stran

I přes kritiku muselo být toto místo velice inspirujícím, i samotný Manetův ateliér, jenž by si jistě zasloužil více než pouze jediný „oslavný“ obraz. V roce 1873, právě když Manet pracoval na obraze *Železnice*, navštívil ho jeden z jeho přátel a popsal ateliér takto: „Čiré a jemné světlo, rovnoměrně rozptýlené vniká do místnosti okny, z nichž je výhled na Place de L'Europe. V blízkosti projíždějí vlaky a vypouštějí chvějící se oblaka bílé páry. Země se neustále chvěje pod nohama a otřásá se jako rychle plující loď.“³⁹

Manet nemaloval vnější aspekty dráhy, naopak věnoval se tomu, jak dráha ovlivňovala jeho každodenní život, v místě, kde bydlel, jež mu bylo vlastní. A chvějící se podlaha mu neustále připomínala moderní život.

Každý ze zmíněných malířů zachycuje proměnu života a společnosti v moderní době. Ženoucí se vlak je metaforou nátlaku změn v průmyslu na proměnu společnosti, město bylo nuceno změnit své modely chování i vzhledu. Caillebotte i Manet nás diváky staví na ulici, kde postavy oddělují od kolejí drsné formy moci průmyslu. Vytváří se bariéry mezi střední a dělnickou vrstvou, stejně jako ty mezi přírodou a technikou. Železné nosíky a mřížoví, jež je i součástí obrazu *Železnice* od Maneta, může poukazovat na odcizení, které přichází. Malíři jsou sice zprostředkovateli a mohlo by se zdát, že skrze ně bariéry polevují, nejsou však mezi sebou v kontaktu, vztahy mezi nimi jsou zpřetrhané a stejně tak vztahy s divákem, tvoří se zvláštní směs bezprostřednosti s nedostatkem kontaktu.

Monet přistupuje ke stejným místům poněkud odlišně. Je nefigurativní a proto i v dílech, patřících do série *Saint-Lazare*, najdeme především obdiv ke konstrukcím železničních staveb, efekty spojené s monumentálními stroji chrlícími páru. Na rozdíl od Maneta či Caillebotta nás Monet umisťuje přímo na nádraží, odkud vidíme okolní svět, tedy opačný pohled z vnitřku. Pracuje na zachycení aktivního neustále se měnícího až nebezpečného prostoru způsobeného značnou blízkostí a hmatatelností. Jsme konfrontováni s přímým zážitkem jako to dítě, které je vždy okouzleno velikostí a „hřmícím rachotem“ kol lokomotivy.

³⁹ HERBERT, Robert Louis. *Gare Saint - Lazare. Analogon: Obraznost banality*. 2003, 37/1, s. 49-51

5. Páteční spoj

Moje romantické představy o vlacích, jež odváží hrdiny za dobrodružstvím a vymaňují je tak z oparu všedních dní se vypaří jako obláček páry staré lokomotivy, když se zamyslím nad realitou a typickým pátečním spojem Praha - Police nad Metují.

Je poslední únorový pátek, škola mi nemilosrdně skončila lehce před šestou hodinou večer, takže mám co dělat, abych poslední spoj v 18:11 stihla. Nasedám do vlaku, liduprázdno.



To však nevydrží dlouho, krátce po mé úvaze o pohodlné cestě o samotě si ke mně přisedají dva mladí lidé.

V leccem jsou páteční spoje, především ty večerní, jiné než ostatní. Vezou totiž v zásadě jenom dva typy lidí a i ty mnohé spojuje. Z velkoměst se v podvečer přesouvají studenti, kteří stejně jako já skončili teprve před chvílí ve škole a po týdnu či více se vrací do domů svých rodičů, aby doplnili zásoby jídla a nechali se rozmazlovat. Všichni táhnou těžká zavazadla a notebooky. Zbytek vlaku zaplní pracující, ti, kteří pracovali přes čas, neboť to přináší mnohé finanční výhody. Tak či tak, všichni jsme unavení, otrávení, těšíme se domů do tepla. Tma ani silná únava nás nenaladí na jakýkoliv sociální kontakt. Jsme přehlčeni velkoměstem, těšíme se ven, do míst, kde jsme doma.

Někteří studenti se ještě silou vůle donutí si zpočátku cesty podtrhávat ve skriptech, neboť je, tuším, pronásleduje jasná vize, prolonošeného víkendu, jež je na spadnutí.

Potom však vysílením usnou a trpí bolestí krční páteře z opakovaného padání hlavy směrem do uličky. Moje spolusedící má v uličce velký kufr, kvůli kterému ji čtyřikrát za cestu vzbudí zaměstnanec s vozíkem s občerstvením. Je mi jí líto. Jsme jako zvířátka.

Přijíždíme do Hradce, moji spolusedící si balí věci, tady se vždy minimálně polovina cestujících obmění. Loučím se. Koukám na perón, pozoruji davy lidí s batohy a cestovními taškami.

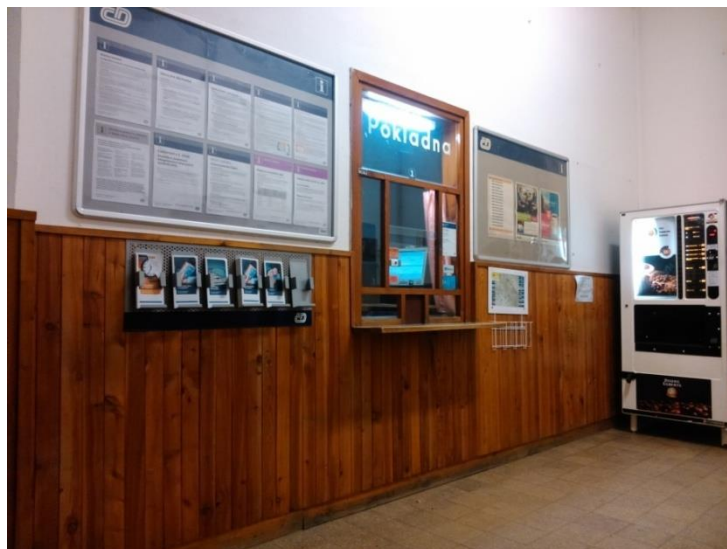
Tu se znepokojeně rozhlédnu po vagónu a zjistím, že jsem v něm úplně sama. Hlavou mi projede několik myšlenek na jízdní řády a množství přestupů na mé trase v různých časech. Není čas, proto naházím všechny své věci, které si vždy na cestu ráda vyndám na stoleček pro pocit většího zázemí. Vybíhám z vlaku a ptám se několika průvodčích, jež si na zastávce zpříjemňují pracovní dobu konverzací s kolegy. Tento vlak končí v zastávce Hradec Králové. Aha. Ptám se dalších a samotnou mě překvapuje, že směřuju k vlaku na Týniště, ten jede přeci úplně někam jinam. Utíkám do haly, a aniž bych tušila, kolik mi zbývá času, čtu tabule a konečně zahlédnu spoj na Trutnov – kolej číslo jedna, odjezd za pár minut.

Vlak podobného charakteru, jen večerní poklid narušuje parta hlučných dívek vracejících se po týdnu z internátu, volajíce na přeskáčku domů s tím, co bude k večeři. „Srdíčka? A jaký? Vepřový? Aha... To je prase? ... No dobře. Tak jo, přijed'te pro mě, čau.“ Přemýšlím, zda ten první vlak nebyl přeci jen klidnější a příjemnější, ale jsem ráda, že jsem nakonec v tom správném. Obvykle se čím dál blíž k domovu objevují hlučnější a kontaktnější lidé. Už jenom jeden přestup ve Starkoči, to už půjde hladce, říkám si.

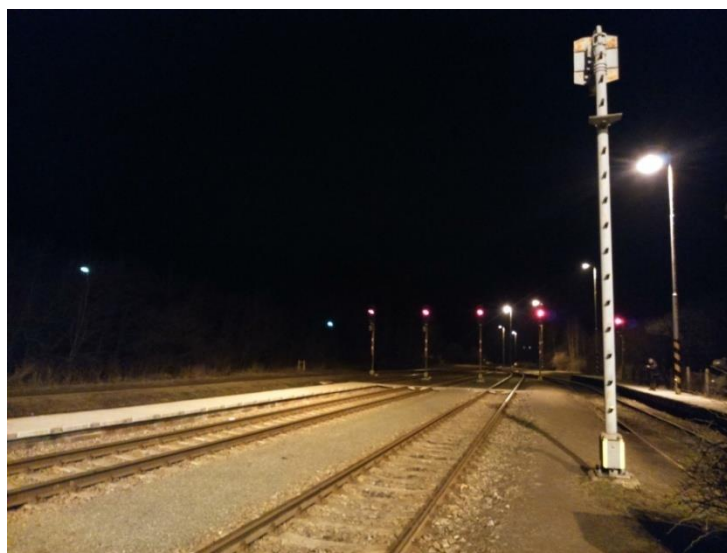
Ve Starkoči mě překvapí ledový vzduch a chlad, ještě že tu vlak většinou už stojí a nikde se nečeká. Ale jaké překvapení, když vidím, že zde žádný vlak nestojí a slyším hlášení: „Vážení cestující vlak ve směru Starkoč – Václavice – Náchod – Hronov – Police nad Metují – Broumov a Meziměstí nepojede z důvodů neschopnosti. Další vlak ve směru Náchod pojede ve 21:24.“ Mám pocit, že se mi to zdá. Několik lidí, stojí nás tam asi dvacet, se po sobě začne ohlížet a ptají se navzájem, zda slyšeli správně. Z důvodů neschopnosti? Co je to za argument? Zbývá asi tak čtyřicet minut, do příjezdu zmíněného vlaku.

Přeci jen zjišťuji, jak se v člověku probudí energie, ve chvíli, kdy něco nefunguje. Najednou se rozpoutá spontánní interakce mezi lidmi a jsme tým, skupina stejně

naštvaných a unavených cestujících, kteří jsou odkázáni na další vlak v končinách, kudy nevede ani silnice, aby pro nás mohli poslat náhradní autobus. Mluví skupiny se hlásí ke slovu a zjišťuje, zda ten vlak, co má přijet pojedí alespoň dál než do Náchoda, protože nás převážná většina pokračuje dál. Prý snad ano, říká paní za okénkem, která vypadá, že o situaci nic neví a ani vědět nechce. Jsem pobavená změnou energie, která nastala, sedíme společně v čekárně, kde se čas zastavil, a popijíme čokoládu z automatu.



Fotím si pár fotek na nočním peróně, vábí mě světla semaforů v dálce a zvuk kolejí, to jemné vibrující bzučení a blížící se houkání lokomotivy. Je zima, noc a klid. Čekáme.



Takový vagón, co přijel lehce před půl desátou, jsem viděla poprvé, sedačky zaplňovaly pouze polovinu interiéru a zbývající část patřila průvodčímu, měl tam zázemí. Do tohoto vlaku nastupujeme už jako dobře známá parta, povídáme si, sdělujeme, odkud kdo cestuje a jak moc se těší domů. V Náchodě přisedá pár místních, jeden popíjí krabicové víno a průvodčímu, jež zde lístky většinou pouze kontroluje, zadává, kam jede a kupuje od něho lístek. Průvodčí evidentně není zvyklý dostávat spropitné, proto hledá drobné, ale cestující velkoryse stále dokola opakuje „To je dobrý, ti říkám...“

Zaslechnu slečnu, která bude stejně jako já vystupovat v Polici (5km daleko od města Police nad Metují), jak se ptá průvodčí, zda neví, jestli jede přípoj od vlaku do města. Samozřejmě v tuto hodinu už žádný autobus nejezdí. Vzhledem k blízkosti, jež se mezi námi- ztroskotanci ze Starkoče automaticky vytvořila, jí nabízím, že může jet se mnou, že pro mě přijede máma. Je vděčná. Jako bychom se roky znaly. Je zajímavé jak jeden moment odkázanosti a bezmoci na opuštěném vlakovém nádraží zapůsobí na otevřenost lidí. Mezitím ještě vystupující staré dámě podávám její kabelku, kterou si při vystupování zapomněla na sedadle. Je vděčná skoro dojatá.

Když vystoupíme v Polici na nádraží a já vidím mamku, která na mě opravdu čeká, mám radost a cítím úlevu. Tři různé vlaky, dva nejisté přestupy, jedna čekárna z minulého století, dva dobré skutky a nepočítaně velkých myšlenek; toť jedna páteční cesta plná zvratů a zajímavých momentů změn a interakce mezi cestujícími.

Když své pocity z pátečních spojů z města ven porovnám s opačnou pondělní cestou, má zcela jiný náboj. Páteční spoj veze únavu a přepracované hlavy. Ráno očišťuje a určuje energii celého dne. Jak jsme v pátek odjížděli vyždímaní, domov nám pomohl zregenerovat a vracíme se plni očekávání a síly do nového pracovního týdne. Opět máme energii, kterou můžeme proměňovat v život. A tak stejně jako nám v pátek pomůže pohyb vlaku události uplynulého týdne uzavřít a zhodnotit – výdech; pondělní ranní vlaky rozpohybují vize ohledně našich dnů následujících. Umožní věci dobře vymyslet a rozvrhnout, nadechnout se pro dny následujících.

6. Nekonečná plynutí

Obálka katalogu *Le temps des gares*, jenž vydalo nakladatelství Centre Pompidou ke stejnojmenné výstavě, která proběhla roku 1978, zachycuje různorodost vlakových spojení, nezměrnou síť kolejí obemykající celý svět. Autorem obálky je Dominique Appia.

Vlaková síť je jako nezastavitelný proud plynutí, neustále se po ní prohánějí vlaky velice odlišného ražení. Po stejné koleji se během dne přežene nákladní vlak převážející mnoho tun dřeva, uhlí, pošty či automobilů, a za krátký čas po téže trase projíždí rychlík jedoucí z Podkrkonoší do velkých měst.



Obr. č. 24: D. Appia, *L'empire des gares*, 1978

Středem a jádrem všech kolejí na přebalu je známá Babylonská věž odkazující k míšení kultur a národností, možná i potencionálním nedorozuměním a konkurenčním bojům, které mezi sebou vedou dopravní společnosti.

Dráha si stále udržuje své výsadní postavení. Neztrácí tempo oproti lodní či letecké dopravě. Je lukrativní pro delší cesty, neboť má na rozdíl od ostatních dopravních prostředků to tajemné kouzlo, jenž dokáže rozdělit čas vně a uvnitř vlaku na dvě dimenze. I přes ubíhání krajiny a jejího pozorování hledíme do nitra sebe, a rozkrýváme své vlastní obsahy, vlak nám dává sílu a energii. A kolik energie je zapotřebí k rozpohybování takového vlaku. Tuto energii nám, cestujícím, propůjčuje, a dává nám jí k dispozici. Vždy máme možnost využít její potenciál.

Nastínila jsem několik témat, jež mě inspirují, mám však pocit, že stejně jako je tento text směšnou ochutnávkou z široké palety železničního života, nenechá se dráha jen tak shrnout slovy a písmeny. Je to živý pulzující organismus, jenž se od začátku 19. století nezastavil. Je možná velická troufalost mít touhu obsáhnout jeho potenciál.

Cesty nikdy nekončí, ve skutečnosti nemají cíl. Cesta je cestou pro její proces, děj, během něhož jsme oslňováni novými prostředími, obohaceni svěžestí nových míst. Tam kde jedna cesta končí, začíná zároveň jiná. Díky vlakům a cestám v nich dokážu být na cestě, i když v žádném dopravním prostředku nejedu, ani nevykazuji žádné jiné známky pohybu. Cesta je totiž stav mysli, v němž dokážeme přicházet na nové aspekty, potenciality, možnosti. Kdy na nás působí nové úhly pohledu a my si je uvědomujeme.

Všechny benefity, o nichž zde mluvím, jsou však neuchopitelné pro člověka, jež není schopen se dívat, pozorovat, načítat, dýchat a být. Být na skutečném místě v aktuálním čase. Prožívat, uchovávat a v neposlední řadě i předávat. I přes důležitost předávání jako údelu pedagoga, je však snad ještě důležitější, naučit děti se dívat. A především vědět, co by dítěti nemělo uniknout. Dětská duše je nadšený objevitel, ten však potřebuje průvodce a překladatele, jež mu poznání zprostředkuje.

Dnešní doba svou rapidní akcelerací, nárokem na osobnosti všestranně vzdělané, aktivní a výkonné není příliš milosrdná k meditativním procházkám podél trati, jejichž cílem není „nic jiného“, než načerpat genia loci, popřemýšlet o životě a poslechnout dunění pražců během projíždění vlaku, přesto by však měl každý z nás v hloubi duše prahnout po poznání, jež rozšiřuje naše vnímání a citlivost. Cesty a místa s nimi spojená fungují podle mého názoru jako zesilovače, umožňují hlubší poznání, rozvíjí schopnost srovnání a prohlubují autenticitu života samotného.

Vlak pro nás může být průvodcem, který nás vyvede ze světa temnoty na světlo. Stejně jako pojímal Platón ve své teorii o jeskyni schopnost jedince, jenž se jako jediný osvobodí a vyjde na světlo poznání, avšak oslněn a bolestivě raněn nalezením reálného světa, jenž mu unikl, spatří díky překonání bolesti podstatu opravdového žití a rozhodne se vrátit zpět do jeskyně vyprávět o tom ostatním. Je však vizionářem o jehož teorii mnoho z nich nestojí. Možná ze strachu, možná z pohodlnosti. On se však nevzdává a je si vědom toho, že díky své cestě začal skutečně pociťovat smysl života. Dal si za cíl, ukázat jej ostatním.

Tato paralela se vztahuje nejen klidem, kteří cestují, neboť dnešní technologie a informační toky jsou mnohem rychlejší než nejrychlejší vlaky světa, váže se však především k poslání pedagoga, přesvědčit své žáky o tom, že to co spatřil „venku“ se s tím v jeskyni vůbec nedá srovnat. Jde o osobnost, aby člověk přivedl děti na cestu vidění a vnímání mnohých kouzel, jimiž železnice oplývá.

Praktická část

Kdo ví, zda lze vůbec zachytit alespoň zrnko podstaty cest a železnice. Jsou tak různé, přináší ojedinělé prožitky a každý je vnímáme po svém. Z historického hlediska vidíme jasný vývoj, páru nahradila elektřina a koženkové sedačky se jen těžko dají srovnávat s pohodlností „křesel“ jež zdobí první třídy pendolina. Jenom snaha vyjádřit tento časový spád by vydala na mnoho diplomových prací. Na světě je a bylo mnoho významných tratí i vlaků postihujících neuvěřitelné vzdálenosti ve zcela nejkratším čase. I ty by jistě stály za zmínku. Nádraží, jež oslavují každý příjezd i odjezd, sebemenší pohyb, vyzařují nepostihnutelné kouzlo a svou aurou působí jako chrámy či katedrály. I opuštěná nádraží mají velice silnou atmosféru, jsou pro mě fascinující.

Nehledě na fyzickou podobu železniční trati a všech přilehlých budov, lze postřehnout i mnoho jiných vjemů. Hluk, rytmus pražců, znělky na nádražích, houkání. Ještě méně postřehnutelné jsou záblesky světla a stínu v jedoucím vlaku. Hmatatelné se rozpadá a sublimuje na pouhé neuchopitelné výpary, jež mě vtáhnou do nepopsatelně pestrého a poetického světa železnice.

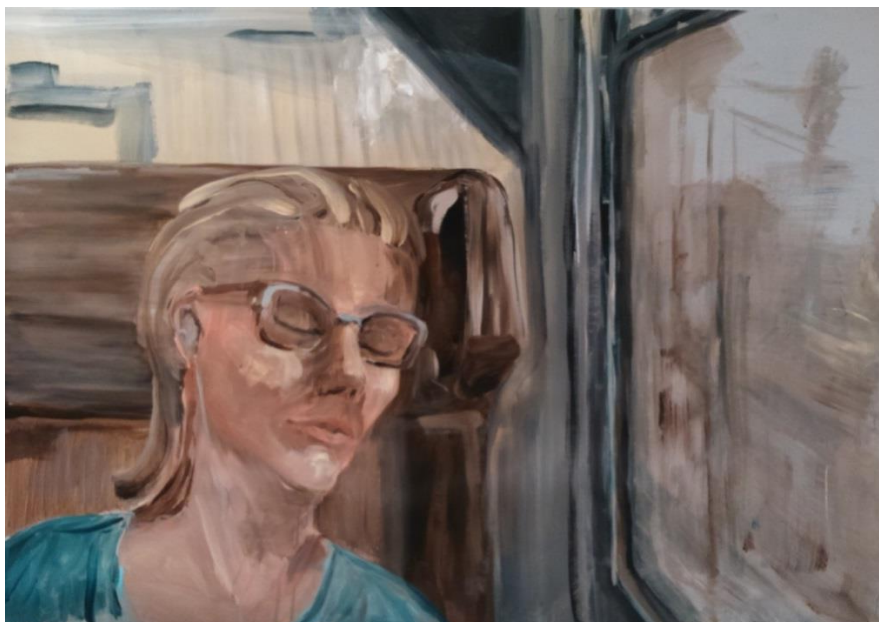
Na vlacích mě zajímá jejich nadčasovost a potenciál obohatit duši. Přináší nám mnoho možností. Lze je vnímat jako dopravní prostředek, díky němuž se dostáváme tam, kam potřebujeme. Anebo také jako specifický organismus, jenž se neustále vyvíjí, postupuje vpřed a vede i nás, jeho cestující, k vnitřnímu pokroku.

Když jsem přemýšlela nad formou praktické části, nenacházela jsem jiná, vhodnější pojetí, než fragmentární uchopení z více stran. Hlavním tématem bylo hledání, hledání potencialit a nábojů, jež mě ve spojení s železnicí uchvacují. V jistém smyslu se tak dá říci, že praktická část mé bakalářské práce je pro mě především otevíráním možností výtvarné reflexe daného tématu. Tedy alespoň spíše, než uzavřeným homogenním celkem koherentního výstupu.

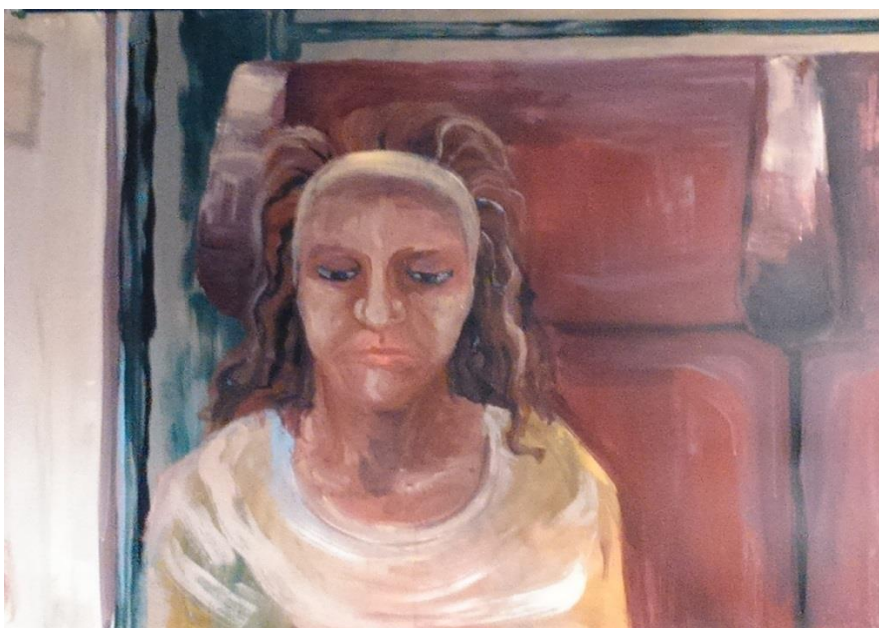
Cyklus maleb není konstatováním vnějších forem, ale naopak snahou poodkrýt vrchní slupku a podívat se blíže. Blíže k cestujícím, jejich náladám, únavě, odevzdání, ale také k prostorům, jenž cestující obvykle zaplňují. Tato místa jsou pro mě zajímavá ve své opačné hodnotě, čili vyprázdnění. Jak prostor nádraží, tak i interiér vlaku působí na první pohled neosobně a chladně. I přesto, že je prázdný, ponechal zde každý cestující

část sebe. Vždy mě fascinovala představa člověka, který seděl na mém místě přede mnou, uvažovala jsem, kam jel, o čem přemýšlel a co ze sebe ve vlaku zanechal. Možná se mu podařilo dojít k důležitému rozhodnutí, anebo přišel na podstatnou myšlenku.

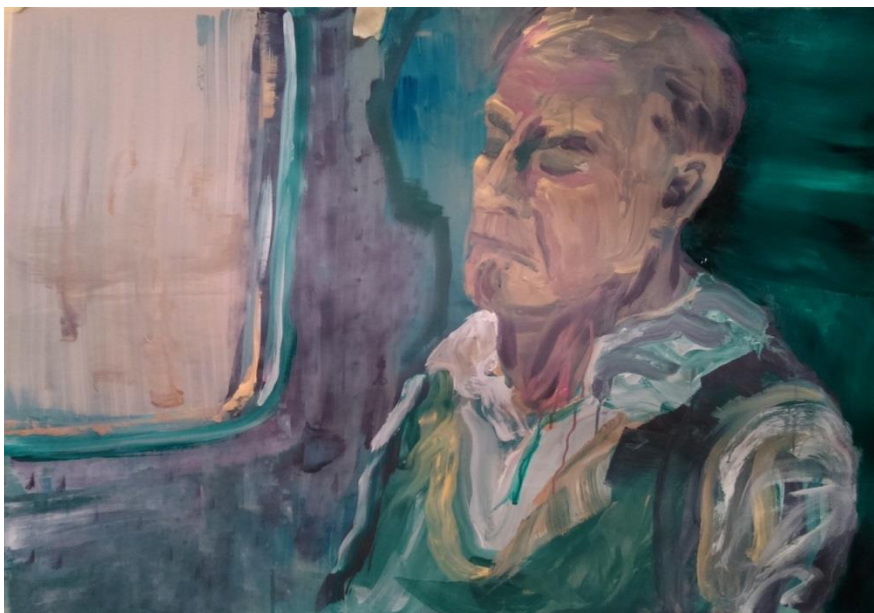
Lidé i prostory bez nich mi byli velikou inspirací pro cyklus maleb, jež jsem vytvořila. Stejně jako cesty nikdy nekončí, i moje pojetí je spíše náznakem, než celým vyprávěním. Vychází z mých cest, okamžiků, které mě oslovily a staly se tak předlohou.



Cestující I, akryl na papíře, 100 x 70 cm



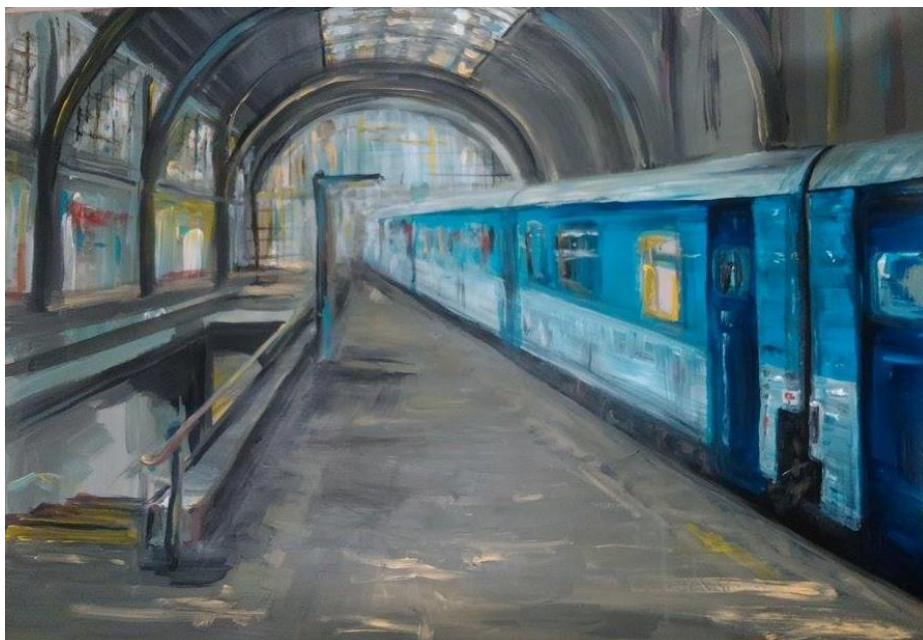
Cestující II, akryl na papíře, 100 x 70 cm



Cestující III, akryl na papíře, 100 x 70 cm



Interiér vlaku, akryl na papíře, 100 x 70 cm



Nádraží, akryl na papíře, 100 x 70 cm

Jak jsem, v rámci hledání kontextů v současné výtvarné scéně, zjistila, téma „Cestujících“ zpracovávala v své tvorbě česká malířka Ivana Lomová. Její pojetí se mi velice líbí, působí na mě však příliš esteticky a navíc poněkud odcizeně. Její pojetí je navíc realistické. Nejprve mě fakt, že se tomuto tématu v nedávné době někdo věnoval, trochu zklamal. Rozhodla jsem se do něj však i přesto vstoupit svým vlastním pojetím.



Obr. č. 25, Ivana Lomová, Pan Lin s manželkou (Cyklus Cestující), 2011

Další inspirací pro mě byla video instalace Aleny Kotzmannové (vystavené naposledy na výstavě s názvem *Někdy v sukni*, Praha 2015). V této instalaci jde o autorčinu fascinaci vlaky a železničním prostředím, autorka se zamýšlí nad rychlosti vlaku oproti tempu myšlenek. Obojí je v pohybu a zároveň na zcela odlišné půdě. Zároveň ji zajímá pojetí instalace se zaměřením na zachycení pohybu.



Obr. č. 26: Alena Kotzmannová, Famke, 1999

Další část mé práce tvoří skici, které jsem si zaznamenala během svých cest. Tyto skici jsem svázala do pracovního bloku - cyklu útržků z cest. Momenty, útržky, náznaky a komentáře, deník („týdeník“) z mých cest vlakem.

Monotónnost pohybu a rámeček cesty vlakem je v mé práci pojat skrze ucelený formát deníku, přesto se při otevření začínají rozkrývat fragmenty vzhledů do prožitých situací, myšlenek, okamžiků. Prostupnost proudících lidí, samotný pohyb vlaku, začátek a cíl, směřování, vše se mění, přichází, odchází. Nemožné zastavit. Můj deník má sice začátek a konec, přesto jsem do něho vkládala asociacemi navazující útržky, jež podle mého názoru nikdy nekončí.

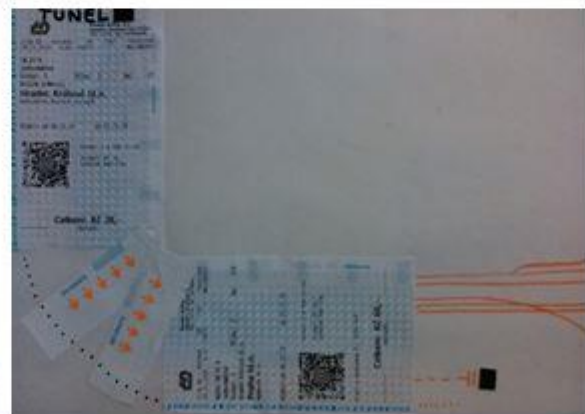
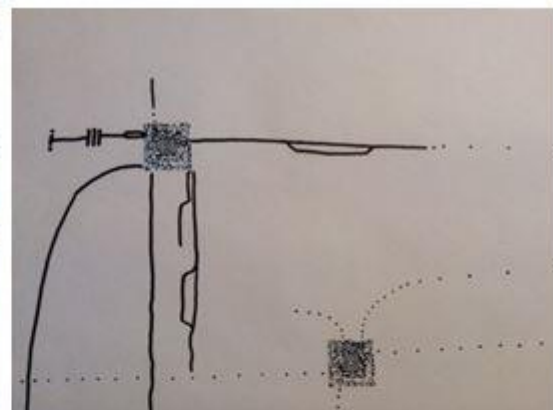
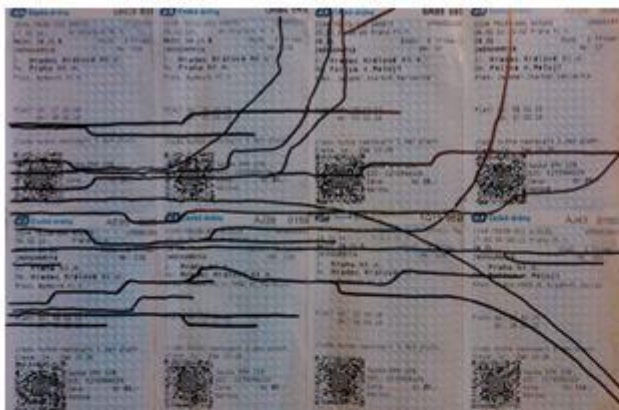
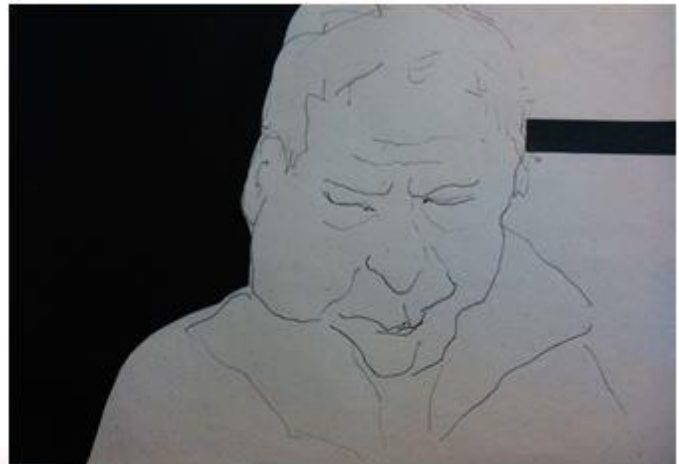
V základu jsem pracovala s formátem A4, i z něho však vyčnívají formátové variace jako rozbíhající se koleje a výhybky. Stejně jako do vlaku nastupují cestující, odžijí si v něm část své cesty a opět vystoupí.

Přes nezastavitelné proudění jsem se snažila uchopit i rytmus a rozechvění doprovázející každou z cest. Skrze psaná slova a jejich nejasně se vinoucí linii narušenou

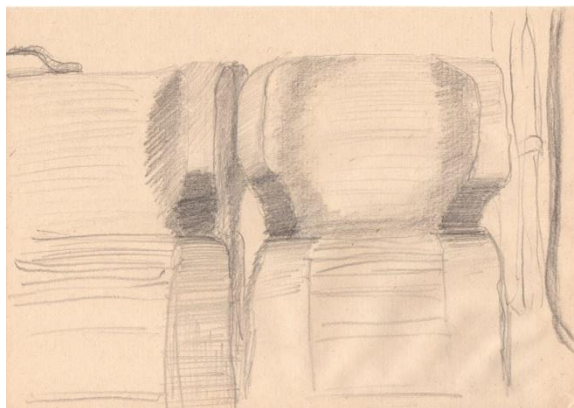
rytmickým aspektem jedoucího vlaku. Vede opakování k posílení významu a v čem spočívá síla stereotypů?

Při kresbě lidí ve vlaku jsem si uvědomila, jak důležitou roli hraje fakt, že o mně modely při kreslení neví. Mnohokrát jsem zaznamenala pohled spolusedícího, který si všiml, že dělám jeho kolegu, usmál se a byl zvědavý, co z toho bude, když se však náhodou stalo, že si sám model všiml, že ho kreslím, kresbu jsem ukončila. Byl to tak pro mě příjemný adrenalin a otázka rychlosti a bezprostřednosti.





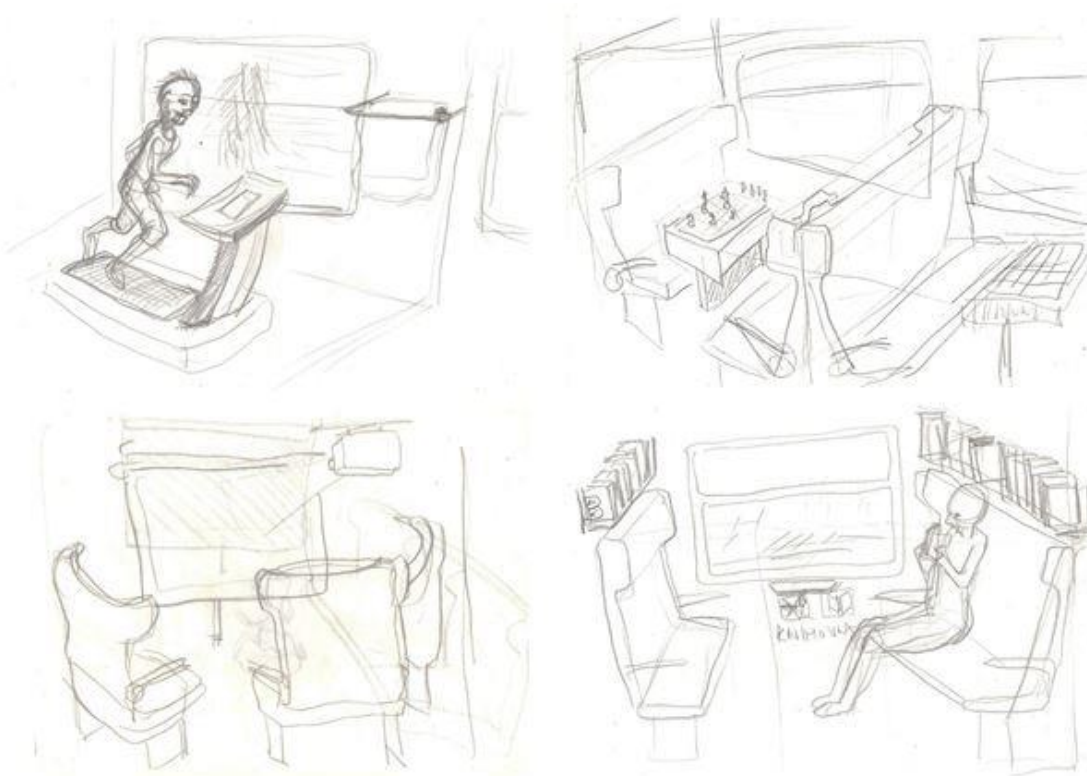
Jeden spolucestující si všiml, že kreslím lidi a byl z toho velice nervózní, neustále se přesvědčoval, zda nekreslím náhodou jeho. Hrála jsem s ním tuto hru, a zatímco seděl naproti mně, kreslila jsem sedačky bez něho.



Kromě reálných scén jsem do deníku vytvořila i několik kreseb, které slouží jako vizualizace mých představ o službách, jež dráhy nabízí, nebo by mohly. Vnímám, jak dopravní společnosti rozšiřují nabídku o aktivity, které zaměstnají cestující během jejich cest. Vytrácí se tak prostor pro hloubání v duši a zastavení se v toku času. Veškeré, pro mě cenné, momenty jsou zcela pohlceny Wi-Fi připojením a např. šachovými vozy, které již jezdí, aniž bych to bývala tušila v době, kdy jsem si takové coupé kreslila. Mé úvahy se ubíraly směrem k zabavení člověka, Kino coupé, Fitness coupé, Knihovna, Sauna...

Inspirací pro tuto část práce mi byl slovenský umělec Anton Čierny (*1963), který se v rámci projektu Training, jenž se odehrával ve vlaku z Bratislavy do Košic a zpět. Tento projekt byl zdařilou kompilací mnoha různorodých výtvarných uchopení, zároveň práce ve veřejném prostoru, site specific. Tato pojízdná výstava se uskutečnila v roce 2000. Anton Čierný zde vytvořil ve spolupráci s kurátorem Richardem Gregorem Second hand coupé pod názvem Second Hand Gene Art.





Deníkovou formu doplňují a podtrhují použité originální jízdenky, na které jsem cestovala a jež jsem také částečně použila jako materiál do koláží či jako podklad.

Třetí specifickou polohu praktické části tvoří kompilace zvukových záznamů společně s prvky hudby, jež se v našich dějinách silně inspirovala vlaky. Tento záznam je zvukovou stopou, která jediná funguje v časoprostoru. Při jejím vnímání jde o autenticitu, prožitek a bezprostřednost. V rámci jednoho z pracovních výstupů jsem laborovala s nahrávkami Steva Reicha: *Different trains*, Arthura Honeggera: *Pacific 231*, znělkami z několika nádraží a svými autentickými audionahrávkami.

Pro práci se zvuky mi byla velikou inspirací Olga Karlíková (1923-2004), jejíž práce spočívala v nahrávání různých zvuků v přírodě, např. zpěv ptáků či žab, uchopila sobě blízké téma velice ojediněle a lidsky.

Jak již bylo řečeno, je pro mě téma vlaku tématem stále otevřeným. Potřebuji téma delší dobu nosit v hlavě, potěžkávat, obracet v dlaních, abych v opakovaných kresbách a malbách našla uspokojivé spočinutí. S časem se vyjasňuje zprvu jen tušené. Tak se například z řady skic a několika maleb vynořuje svébytné podtéma „spící cestující“

či „prázdné kupé“. Paradoxně se tak s koncem mé bakalářské práce otevírají nové malířské cykly.

Moje výtvarné pojetí vlaku se vztahuje k různorodosti a nekonečnosti. Nevnímám tuto svou práci jako uzavřenou, ba naopak se stala spíše velikým začátkem a nastartovala pro mě velice obohacující (nejen)výtvarný proces uvažování. Kdybych měla opět použít paralelu k lidskému životu, jedná se o první ohmatávání, zárodky. Téma vlaků je pro mě živé a vždy bude, stejně jako nekončí mé cesty vlakem, nekončí ani mé vztahování se k němu, proto mám v plánu se tématu držet i nadále a v budoucnu třeba i rozšířit do své diplomové práce.

Didaktická část

V didaktické části své bakalářské práce se budu věnovat aktivitám, které by se daly realizovat ve škole jako součást širšího celku; projektu na téma vlak. Domnívám se, že se jedná o podnětné úvahy a dílčí návrhy výtvarných činností, jež by bylo možné zařadit do výuky jak na základní škole, tak i na ZUŠ.

Kromě klasické výuky ve školní třídě by popsané úkoly mohly sloužit jako vsuvka pro využití cest na školní exkurze či výlety, během nichž obvykle vznikají slepá místa bez záměrného působení na osobnost dítěte. I cesta by se tak mohla stát podnětným časem, ve kterém by bylo možné prohlubovat výtvarné uvažování dítěte.

Navrhované úlohy reflektují téma bezprostředně (vlak, nádraží), pracují s dílčími prvky (světlo, protisvětlo, pohyb), tématu vlastními, případně rozvíjejí obecné principy (perspektiva).

1. Tunel - sluchová hra (kresba podle slovního zadání)

Potenciality tunelu se dají uchopit z mnoha úhlů. Podobně, jako byla Divadelní hra Vražda v salonním coupé vystavěná na dějství odehrávajícím se ve tmě, dá se tento princip přenést i do výuky a uchopit přirozenou nutnost výběru jako zdroj inspirace. Tma vytváří prostor pro redukci a substituci smyslového vnímání. Co nás ve tmě čeká?

Úloha je zaměřená na rozvíjení vnímání a přenosu, výtvarné vyjádření složitých vjemů, smyslových reakcí, zážitků nebo myšlenek.

Věk žáků: druhý stupeň základní školy (6 - 9. ročník)

Hodinová dotace: 2 vyučovací hodiny, 90 minut

Materiál: tužka, papír, předměty pro vytvoření předlohy (alternativně člověk/model)

Asociace/motivace: Vybavování představ- šero, nejasné obrysy, nejistota, neklid, odcizení, ruce hledající si cestu ve tmě, zloděj, zločin. Co vnímáme, když nevidíme?

Zvuky, rytmus jedoucího vlaku, vnímáme dotykem, sluchem... Tma a omezení vizuálního

vnímání posilují ostatní smysly. Práce se světlem. Kontrasty vnitřního a vnějšího světa. Světlo a tma.

Průběh práce:

- inspirace situací vlaku v tunelu, orientace prostřednictvím sluchu
- zátiší/portrét
- při tvorbě zátiší jde o sestavení individuálního seskupení tvarově i barevně rozmanitých, nevšedních předmětů pro zapojení fantazie
- úkol je založen na kooperaci, práci ve dvojicích či trojicích, jeden student staví zátiší a následně jej popisuje druhému, ten má po celou dobu zavázané oči šátkem a na verbální popis reaguje zakreslením popisovaného

Principy:

- přirozená redukce zrakových vjemů
- substituce smyslu (nahrazení zraku sluchem)
- úkol tříbí komunikační dovednosti a zároveň představivost

Vazba na RVP:

- Rozvíjení smyslové citlivosti; Uspořádání objektů do celků na základě jejich výraznosti, velikosti a vzájemného postavení ve statickém a dynamickém postavení.
- Reflexe a vztahy zrakového vnímání k vnímání ostatními smysly – vizuálně obrazná vyjádření sluchových podnětů a vyjádření vizuálních podnětů prostředky vnímatelnými ostatními smysly.
- Uplatňování subjektivity; různorodé přístupy k vizuálně obrazným vyjádřením (sluchové hledisko vnímání).
- Ověřování komunikačních účinků; komunikační obsahy vizuálně obrazných vyjádření – v komunikaci se spolužáky.

2. Světlo, protisvětlo (uvnitř a vně)

Světla slouží jako znamení, řídí se jimi veškerá železniční doprava a jedná se o nepostradatelný princip, bez něhož si vlakovou dopravu nedokážeme vůbec představit. Kromě světelných pokynů, díky kterým se vlak může vydat na cestu, nás provází mnoho světelných efektů spojených s výhledem do krajiny během pohybu. Kromě toho jsou vizuálně velice poutavými aspekty vlakových vjemů i odlesky, průhledy a odrazy.

Úlohy jsou zaměřeny na rozvíjení smyslového vnímání, pozorování skutečnosti a její transformaci.

Věk žáků: druhý stupeň základní školy (6 - 9. ročník)

Hodinová dotace: 3 x 2 vyučovací hodiny (90 minut)

Materiál:

A/ tužka, papír, štětce, barvy, různé druhy lepicích pásek

B/ fotoaparát

C/ světelný zdroj, fotoaparát

Asociace/motivace: Práce se světlem, odrazem, zrcadlením, hra se siluetou, objevování a mizení, proměnlivost, prosvěcování. „Vlakový“ vjem průhledů, mihotajících světél a stínů během cesty lesem, „stroboskopický efekt“, odraz interiéru kupé v okně nočního vlaku.

Průběh práce:

A/ Šablonová, vykrývací kresba a malba:

- světlo a protisvětlo, světlo a stín
- definice hranice uvnitř a vně
- práce s lepenkou a šablonami; potlačení tendence změkčovat rozhraní, jasné vymezení kontrastu
- zaznamenání kontrastu vybavení místnosti oproti světlu zvenčí - protisvětlo



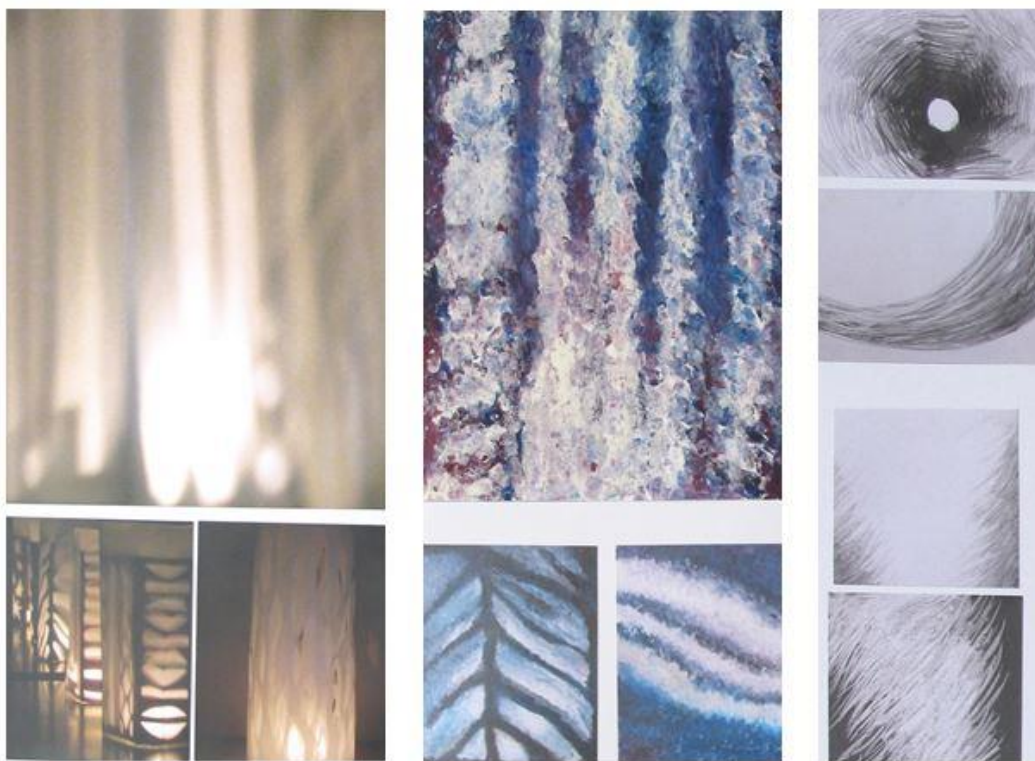
Inspirace ve výtvarné kultuře: Piet Mondrian

Vazba na RVP:

- Rozvíjení smyslové citlivosti; práce s prvky vizuálně obrazového vyjádření jako jsou linie, tvary, objemy s důrazem na světelnost a kontrast.
- Vyjádření vztahů, pohybu a proměn uvnitř a mezi objekty (lineární, světelné, barevné, plastické a prostorové)

B/ Fotografie (kresba, malba), práce s kontrastem, světlem a protisvětlem:

- práce s fotografií- nasvícování různých částí těla, práce s akcentem. Stínová hra.
- více zdrojová světla
- ostření a rozostření
- odraz ve skle, reflexy
- práce s negativem šablony, vykrývání, vrstvení
- práce s tmavým podkladem, vysvětlování, kresba gumou
- práce s pauzákem, překrývání, vrstvení, prosvěcování



Inspirace ve výtvarné výchově: Mgr. Václava Zamazalová,
ZUŠ Dačice, projekt Světlo

Vazba na RVP:

- Rozvíjení smyslové citlivosti; práce s prvky vizuálně obrazového vyjádření jako jsou linie, tvary, objemy s důrazem na světelnost a kontrast.
- Vyjádření vztahů, pohybu a proměn uvnitř a mezi objekty (lineární, světelné, barevné, plastické a prostorové).

C/ Vizuální hra a její záznam:

- pohyb ve tmě, kresba baterkou (malým světelným zdrojem) ve tmě
- improvizace, vizuální zážitek, uvědomění schopnosti oka zapamatovat si předchozí moment
- práce s fotografií (na dlouhý čas)
- překrývání (kooperace při tvorbě), role několika nezávislých dějů na výsledné fotografii



Inspirace ve výtvarné kultuře: Kamil Varga (práce s ohněm a světlem)

Vazba na RVP:

- Rozvíjení smyslové citlivosti; vyjádření vztahů pohybu a proměn linie a světelnosti skrze prostředky vyjadřující časový průběh ve statickém i dynamickém vyjádření.
- Uplatňování subjektivity; Nalezení správných prostředků pro vyjádření emocí, pocitů, nálad, fantazie, představ a osobních zkušeností- pohyb těla a jeho umístění v prostoru, akční tvar kresby, uspořádání do celku vizuálně obrazných vyjádření a vyjádření proměn; výběr, uplatnění a interpretace.

- Ověřování komunikačních účinků; osobní postoj v komunikaci v tvůrčí skupině; vysvětlování a obhajoba výsledků tvorby s respektováním záměrů autorů.

3. Perspektiva

Koleje jako rovnoběžky jsou ideální pomůckou pro vysvětlení principů perspektivy. Za pomoci vhodných ukázek z dějin umění, ale též na fotografiích či v reálném prostředí, lze dětem modelově předvést teorii horizontu i průnik rovnoběžek v úběžníku. Vhodné ukázky lze nalézt jak s interiéru vlaku, tak i z krajiny v okolí železnic. Kromě kolejí a vlaků, typických modelových rovnoběžek, lze pracovat i s motivem závor, železničních drátů, nádražních budov a nástupišť.

Věk žáků: druhý stupeň základní školy (6 - 9. ročník)

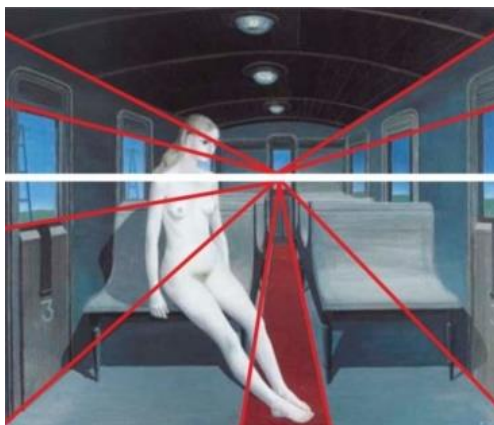
Hodinová dotace: 1 vyučovací hodina (45 minut)

Materiál: reprodukce vybraných děl v tištěné či elektronické podobě

Průběh práce:

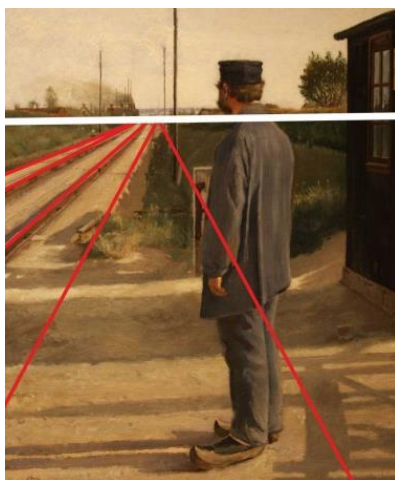
A/ Teoretická reflexe: práce s obrazovým materiálem; vysvětlení základních principů perspektivy a jejího zobrazení

- definice pojmů
- vizualizace horizontu a úběžníků



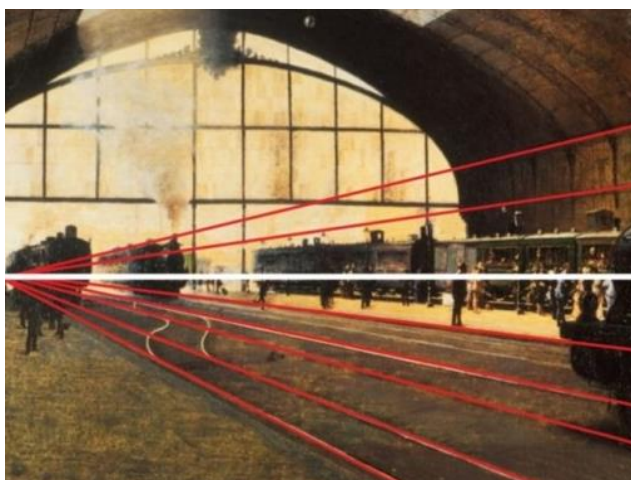
Obr. č. 27: Paul Devaux, Poslední vagon, 1975

Interiér vlaku; výše horizontu téměř v polovině formátu; jednobodová perspektiva



Obr. č. 28: I. Repin, A railway watchman, Khothovo, 1882

Okolí železnice; Náhled (koleje)



Obr. č. 29: Angelo Morbelli, Milan central station, 1885

Nádraží, úběžník téměř mimo formát obrazu



Obr. č. 30: George Earl, Perth station, 1895

Nádraží; sbíhající se linie nádražního zastřešení, podhled

B/ Praktická reflexe: práce s fotografií v prostředí železnice či nádraží

- při fotografování si děti ověří principy, o nichž se dozvěděli ve cvičení A.
Cílem je, aby žáci našli co největší množství míst, kde lze nalézt horizont i úběžníky.
- hledání odchylek, perspektivní hra, změna úrovně terénu



Odchylka od základní perspektivy, změna úrovně terénu, podchod

Vazba na RVP:

- Rozvíjení smyslové citlivosti; uspořádání objektů do celků v ploše, vyjádření vztahů.
- Uplatňování subjektivity; Přístupy k vizuálně obrazným vyjádřením z hlediska jejich vnímání, schopnost reflexe a vědomého uplatnění při vlastních tvůrčích činnostech.
- Ověřování komunikačních účinků; utváření osobního postoje v komunikaci a jeho zdůvodňování. Schopnost obhajoby výsledků vlastní práce v komparaci s ostatními žáky.

4. Práce s linií v prostoru

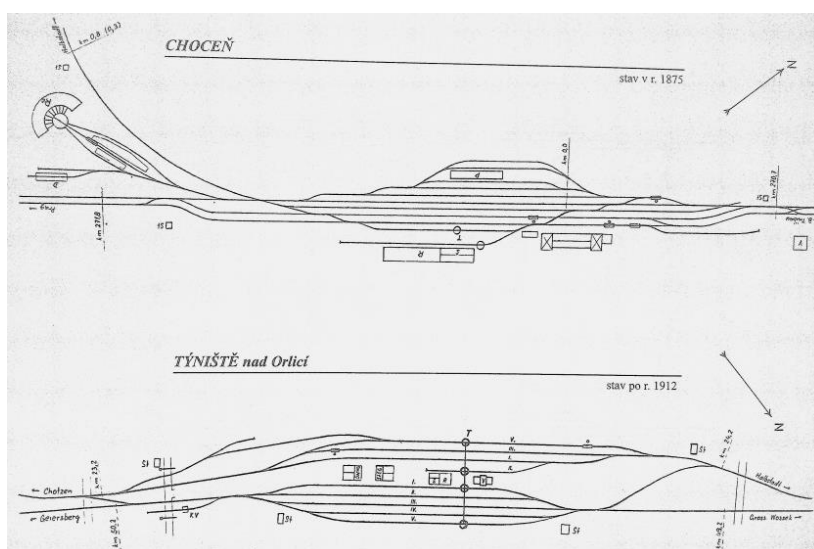
Linie, horizontály, vertikály... v různých podobách (koleje, elektrické rozvody trolejí, pražce, osvětlení... nástupiště, schodiště, zábradlí...) jsou neodmyslitelnou součástí vlakové tematiky. Za pomoci vhodných ukázek z dějin umění na straně jedné a železničních plánů na straně druhé jsou studenti vedeni k úlohám, které se stávají intervencí do veřejného prostoru - vnitřních prostor školy. Potvrzení, zvýraznění linií rovnoběžek na školních chodbách. Práce s vertikálami a horizontálami a jejich perspektivními proměnami. Vytváření iluzivních prostorů. Naplnění a nenaplnění divákova očekávání.

Věk žáků: druhý stupeň základní školy (6 - 9. ročník)

Hodinová dotace: 2 vyučovací hodiny (90 minut)

Materiál: nespecifikováno – dle konkrétní úlohy (provazy, různobarevné lepicí pásky atd.)

Asociace/motivace: Železnice celého světa. Jak se koleje potkávají, sbližují, protínají? Kam vedou? Mají cíl? Jak vypadá a čím se vyznačuje tzv. železniční uzel?



Průběh práce:

- převádění reálných prostorových vztahů do kompozic, vytvoření instalace inspirované prostředím železnice, princip abstrahování, geometrické pojednání prostoru

- kolektivní práce žáků v prostředí školy, chodba, třída, schody
- práce s linií- materiály: lepenky, drátky, provázky, proužky papíru, kresba
- odlišení materiálu a barevnosti pro každého žáky (zanechání osobní stopy)
- žáci vytvoří kompozici různě se protínajících linií, s důrazem na rovnoběžnost (pro ukotvení principů perspektivy), v dialogu s učitelem si ověří nabyté zkušenosti z reálného prostředí, pojmy: podhled, nadhled, horizont aj.
- instalaci je možné s žáky dále fotit; práce s výřezem, respektování prostoru; správně pojmenovat rytmus linií jako stěžejní téma při výběru kompozice



Inspirace ve výtvarné kultuře: Stanislav Zippe (Práce s linií v prostoru)

Vazba na RVP:

- Rozvíjení smyslové citlivosti; práce s linií, prvkem vizuálně obrazového zobrazení. S důrazem na vzájemné vztahy a uspořádání v prostoru (kontrast, dynamika, rytmus). Uspořádání linií do celků v prostoru, vyjádření vztahů a proměn v časovém průběhu.
- Ověřování komunikačních účinků; kooperace spolužáků, Utváření osobního postoje v komunikaci, schopnost zdůvodnění, porovnání odlišných interpretací v rámci skupiny.

5. Rytmus

Vibrace, třes a chvějivý pohyb jsou pro jízdu vlakem typické. Brání nám v precizní manuální činnosti. Kresba v jedoucím vlak je přirozeně roztřesená, linie kresby „tančí“ po podložce. Rezignace na „dokonalý“ záznam otevírá prostor pro živou kresbu, náhodu, nechtěné zásahy. Využití principu pohybu a jeho přenesení do jinak, v jistém smyslu, statické činnosti (kresby např. zátiší) může obohatit výrazový projev.

Věk žáků: druhý stupeň základní školy (6 - 9. ročník)

Hodinová dotace: 2 vyučovací hodiny (90 minut)

Materiál: tužka, pero, tuš, papír

Asociace/motivace: Cesta vlakem na staré trati. Rychlá jízda. Drncání...

Průběh práce:

- spolupráce žáků ve dvojici
- vytvoří zhoršených podmínek pro záznam - kresbu, situace ovlivňuje průběh linií;
- jeden žák pohybuje s podložkou, na níž druhý žák kreslí
- uvolnění výtvarného projevu a výrazu kresby
- je třeba úlohu zadat tak, aby se děti vyvarovaly úzkostnému lpění na výsledné kresbě
- kreslená předloha: portrét/zátiší

Vazba na RVP:

- Rozvíjení smyslové citlivosti; práce s prvky vizuálně obrazového vyjádření – linie, tvary, objemy, osvětlení. Vztahy k uspořádání prvků v časovém průběhu ve statickém, ale především dynamickém vizuálně obrazovém vyjádření.
- Uplatňování subjektivity; přístupy k vizuálně obrazným vyjádřením – hledisko jejich vnímání (vizuální, haptické, statické, dynamické), reflexe a vědomé uplatnění při vlastních tvůrčích činnostech.

- Ověřování komunikačních účinků; komunikace ve dvojici, důvody vzniku odlišných vizuálně obrazných vyjádření, kritéria jejich porovnávání, jejich zdůvodňování.

Závěr

Antonín Dvořák svého času pravil, že by vyměnil všechny své symfonie za to, kdyby vynalezl lokomotivu. Síla a intenzita tohoto sdělení je zřejmá. Jeho láska k vlakům, a fascinace jej doprovázely po celý život. I mě toto téma oslovuje, a i já se cítím vlaky „doprovázená“. Ač nemám jeho touhu směnit něco za vynález lokomotivy, jezdím vlakem ráda a často. Vnímám jistou nemožnost uchopit veškeré aspekty mého vztahu k železnici skrze tuto svou práci. Přesto jsem se však pokusila o vyslání průzkumné sondy. Soustavná práce mě dovedla k intenzivnímu ponoru do vlakové tematiky a rozhodně mě s uzavřením tohoto textu nepustí. Nalezla jsem mnoho dalších podnětů ke svému tvůrčímu uvažování.

V mnoha filmech se vlaky objevují během první scény. Přivázejí nový příběh a jsou předzvěstí následujících dějů. Těmito záběry se proslavili bratři Lumièrové v jednom z úplně prvních filmů - Příjezd vlaku (L'Arrivée d'un train a la Ciotat; Louis a Auguste Lumière, 1895). V tomto krátkém snímku stojí kamera vpravo od kolejí, které perspektivně mizí v místě, kde se zanedlouho objevuje vlak, který přijíždí. Přibližuje se, lokomotiva míjí kameru a vlak se zastaví. Sledujeme vystupování a nastupování lidí, v jednom momentu se o kameru začne zajímat nádražní povaleč a tím film končí.⁴⁰ Obdobně jako je tento snímek vytvořen „pouze“ příjezdem vlaku, je i má práce vcelku opět nastartováním novým východiskem a dobrodružství.

Příjezd či odjezd, stále je to cesta, která plyne. Vlak má mnoho paralel s životem člověka, nabízí nám potenciál poznání. Kromě života se však pojí i k umění a jeho prožívání. V tvůrčím procesu jde též o dynamiku, rytmus, energii. Posouváme se odněkud někam, i přesto, že občas pochybujeme. Vyvíjíme se. Cesta je vykročením do neznáma. S příjezdem do cíle zážitky nekončí, neboť zde začínají příběhy nové. I na to by měl pamatovat umělec či učitel, neboť i práce s dětmi může být jako dynamický a nezastavitelný pohyb ženoucího se vlaku.

Jak vše začalo, tak i končí. Kde jinde než ve vlaku; na cestě domů. *„Rychlík číslo 926 Sněžka, společnosti České dráhy, odjede z nástupiště číslo 4. Vlak dále pokračuje ve směru*

⁴⁰ RUTA, Tomáš. Film a vlak, Filmy odehrávající se ve vlaku: diplomová práce. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Filozofická fakulta, 2006. 101 stran, 22 příloh. Petra Hanáková, PhD.

Poděbrady, Nymburk, Chlumec nad Cidlinou a Hradec Králové. Vlak je připraven k odjezdu.“

Seznam obrazových příloh:

- Obr. č. 1.: Edward Hopper, Hotel by railroad (Hotel u železnice), 1952
- Obr. č. 2.: Edward Hopper, Railroad crossing (Železniční přejezd), 1926
- Obr. č. 3.: Edward Hopper, Compartment C, Car 293 (Kupé C, vůz 293), 1938
- Obr. č. 4.: Sir John Tenniel, Alice in the railway carriage, 1872, Alenka v železničním vagónu, ilustrace ke knize Za zrcadlem, a s čím se tam Alenka setkala, Lewis Carroll
- Obr. č. 5.: Edouard Manet, Železnice (Gare Saint – Lazare), 1873
- Obr. č. 6.: A. Kubin, Cesta do pekla, 1900
- Obr. č. 7.: E. Munch, V hlavě mužů, 1897
- Obr. č. 8.: G. De Chirico, The anxious journey, 1913
- Obr. č. 9.: Paul Devaux, Poslední vagon, 1975
- Obr. č. 10.: René Magritte, Ochromený čas, 1938
- Obr. č. 11.: Fotografie Lévy & Sons, 1895
- Obr. č. 12.: Dobová kresba z novin, 1895
- Obr. č. 13.: L. A. Ring, The lineman, 1884
- Obr. č. 14.: I. Repin, A railway watchman, Khothovo, 1882
- Obr. č. 15.: Elliott Erwitt, Auschwitz – Vjezd do koncentračního tábora, 1964
- Obr. č. 16.: U. Kokunimasa, An enemy troop train falling through the ice of Lake Baikal, 1904
- Obr. č. 17.: A. Kubin, Cesta do pekla, 1900
- Obr. č. 18.: A. Kubin, Do neznáma, 1901
- Obr. č. 19.: P. Almasy, Bengal- Express
- Obr. č. 20.: Dobový snímek z roku 1868, Gare Saint-Lazare, Paříž

- Obr. č. 21.: Gustave Caillebotte, Le pont de L'Europe, 1876
- Obr. č. 22.: Gustave Caillebotte, Sur le Pont de l'Europe, 1877
- Obr. č. 23: Norbert Goeneutte, The Pont De L'europe At Night, 1887
- Obr. č. 24: D. Appia, L'empire des gares, 1978
- Obr. č. 25, Ivana Lomová, Pan Lin s manželkou (Cyklus Cestující), 2011
- Obr. č. 26: Alena Kotzmannová, Famke, 1999
- Obr. č. 27: Paul Devaux, Poslední vagon, 1975
- Obr. č. 28: I. Repin, A railway watchman, Khothovo, 1882
- Obr. č. 29: Angelo Morbelli, Milan central station, 1885
- Obr. č. 30: George Earl, Perth station, 1895

Seznam použitých informačních zdrojů

Literatura:

ARMSON, Rosalind. Growing Wings on the Way: Systems Thinking for Messy Situations. Devon: Triarchy Press, 2011. Press, 2011. 333 stran.

BAUDELAIRE, Charles. Květy zla; Cesta. Praha: Mladá fronta, 1997.

BAUDELAIRE, Charles. Malé básně v próze; Kdekoliv mimo svět. První vydání. Praha: BB art, 2002. 158 stran

ČERMÁK, Luboš. Stopy-fakta-svědectví z historie trati Choceň-Broumov v datech a obrazech. První vydání. Praha: BEN – technická literatura, 1997. 335 stran.

DE BOTTON, Alain. Umění cestovat; Kniha Zlín: Zlín, 2010.

DE MAUPASSANT, Guy. Miláček. 1. Vydání. Praha: Odeon, 1972. 356 stran.

DETHIER, Jean. Le temps des gares. Paris: Centre Georges Pompidou, 1978.

Dopravní a návěštní předpis. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2013.

HERBERT, Robert Louis. Gare Saint - Lazare. Analogon: Obraznost banality. 2003, 37/1, s. 49-51

KEROUAC, Jack. Na cestě. První vydání. Praha: Argo, 2009. 388 stran.

KULKA, Jiří. Psychologie umění, Praha, Grada, 2008.

LONDON, Jack. Cesta. První vydání. Praha : Tok 1999.

MACURA, Vladimír, POHL Rudolf. Osudový vlak. První vydání. Praha: Nakladatelství Ing. Václav Svoboda – NN (III.), 1995.

MIGNOT, Claude. Architektur des 19. Jahrhunderts. Stuttgart, Deutsche Verlags-Anstalt, 1983.

PETRASOVÁ, Taťána. Vlaky a katedrály. Osudový vlak. První vydání. Praha: Nakladatelství Ing. Václav Svoboda – NN (III.). 1995

PETŘÍČEK, Miroslav. Myšlení obrazem – průvodce současným filosofickým myšlením pro středně nepokročilé, Herrmann & synové, 2009.

PETŘÍČEK, Miroslav. Pohledy, Nakladatelství pedagogické fakulty, 2012.

ROESELOVÁ, Věra. Námět ve výtvarné výchově, Praha: Sarah, 2000.

RUTA, Tomáš. Film a vlak, Filmy odehrávající se ve vlaku: diplomová práce. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Filozofická fakulta, 2006. 101 stran, 22 příloh. Petra Hanáková, PhD.

SLAVÍK, Jan. Od výrazu k dialogu ve výchově. Artefiletika, Praha, Univerzita Karlova, 1997.

SVĚRÁK, Z., SMOLJAK, L. Vražda v salonním coupé. 1. Vydání. Praha: Paseka, 1994. 68 stran.

WADE-MATTHEWS, Max. Velké železniční tratě světa. Dotisk 2. vydání. Dobřežovice: Rebo productions CZ, spol. s r. o., 2003. 256 stran.

Katalogy k výstavám:

DETHIER, Jean, Le Temps des gares (Centre Georges Pompidou). 1978-1979

KENNEDY, I., TREUHERZ, J. The Railway: Art in the Age of Steam (Nelson-Atkins Museum of Art). Yale University Press; Hardcover Ed edition, 2008. 288 stran

Periodika a články:

DRYJE, František. Vlakovlaky. Analogon: Obraznost banality. 2003, 37/1, s. 22-23

GABRIEL, Jan. Odjezdy, bordel i muzea. Analogon: Obraznost banality. 2003, 37/1, s. 18

HÁJEK, Václav. Vlakové fascinace a deviace. A2: Železnice. 28. 3. 2012, 7/12.

<http://www.advojka.cz/archiv/2012/7/vlakove-fascinace-a-deviace>. ISSN 1803-6635.

ŠÍPEK, Jiří, KACETL, Jaroslav a Jiří ŠTYRSKÝ. Vybrané psychologicko-sociologické souvislosti cestování. Czech Journal of Tourism, 2012, roč. 1, č. 1, s. 18-29.

ŠPÍNA, Michal. O železnosti železnic. A2: Železnice. 28. 3. 2012, 7/12.

<http://www.advojka.cz/archiv/2012/7/o-zeleznosti-zeleznic>. ISSN 1803-6635.

Dráha, 7/96

Současnost, historie, modely železnice 2/95

Železničář 13/XXI/2014

Železniční magazín 7/2013

Internetové zdroje:

http://www.artmuseum.cz/umelec.php?art_id=325

<http://www.grafika.cz/rubriky/ze-spolecnosti/horor-ve-vlaku-128949cz>

<https://ohiostatepress.org/Books/Complete%20PDFs/Hancher%20Tenniel/13.pdf>

http://is.muni.cz/th/184208/pedf_m/Hana_Travnickova

<http://www.alice-in-wonderland.net/alice6.html><http://forward.com/articles/181929/is-jewish-girl-star-of-edouard-manets-famed-painti/>

http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gare_Saint-Lazare_1868.jpg

<http://www.norbertgoeneutte.com/us/biography>

http://zpravy.idnes.cz/foto.aspx?foto1=JB340660_RequestDigitalElement.jpg

<http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/9623162>

<http://www.whiplash.cz/cs/co-je-whiplash-injury/>

<http://zdravi.e15.cz/clanek/priloha-lekarske-listy/rizikove-factory-a-priciny-epidemie-bolesti-zad-146851>

<https://books.google.cz/books?id=zbHXqDX7hUAC&pg=PA34&lpg=PA34&dq=An+enemy+troop+train+falling&source=bl&ots=nvR02pXCdP&sig=opHzlAHXVdHdu2OdHfHqhRHLzYQ&hl=cs&sa=X&ei=cw8EVf7R04vlaqnBgPAL&ved=0CC8Q6AEwAg#v=onepage&q=An%20enemy%20troop%20train%20falling&f=false>

http://www.rozhlas.cz/mozaika/vytvarne/_zprava/kolej-kterou-do-nebe-odjelo-50-tisic-zidu--1464858

Univerzita Karlova v Praze, Pedagogická fakulta

M. Rettigové 4, 116 39 Praha 1

Evidenční list žadatelů o nahlédnutí do listinné podoby práce

Jsem si vědom/a, že závěrečná práce je autorským dílem a že informace získané nahlédnutím do zveřejněné závěrečné práce nemohou být použity k výdělečným účelům, ani nemohou být vydávány za studijní, vědeckou nebo jinou tvůrčí činnost jiné osoby než autora.

Byl/a jsem seznámen/a se skutečností, že si mohu pořizovat výpisy, opisy nebo rozmnoženiny závěrečné práce, jsem však povinen/povinna s nimi nakládat jako s autorským dílem a zachovávat pravidla uvedená v předchozím odstavci tohoto prohlášení.

Poř. č.	Datum	Jméno a příjmení	Adresa trvalého bydliště	Podpis
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				